Jüdische Flieger
im
Weltkrieg

Felix A. Theilhaber

Jüdische Flieger im Weltkrieg



1924

Verlag der Schild / Berlin

Dem Reichsbund
jüdischer Frontsoldaten
gewidmet

Geleitwort

Der Stand unseres Flugwesens bei Ausbruch des Krieges bildet einen der unwiderleglichsten Beweise dafür, daß Deutschland die Weltkatastrophe weder planmäßig noch vorsätzlich gewollt oder vorbereitet hat.

Diese Tatsache spricht nicht gegen diejenigen, die sich im tiefsten Frieden mit übermenschlicher Hingabe für ein unerreichbar scheinendes Ideal opferten. Einsatz der Person unter Hintenansetzung des eigenen Lebens. Alle Flüge, mit Lilienthal beginnend, waren ein Blindekuhspiel mit dem Tode. Jeder Flieger trug in der Entwicklungsperiode der Luftfahrt täglich sein Sterbehemd auf dem Leibe.

Auch Ehre denen, die im Geburtsjahr der Fliegerei ihr Vermögen dort investierten, wo es nach menschlichem Ermessen sich nie zu verzinsen vermochte.

Schon die ersten Schlachten und Gefechte stempelten den Flieger auf allen Kriegsschauplätzen zum Volksheros. Der Laie empfand instinktiv ohne Begründung die Wirkung menschlicher Höchstleistungen in des Wortes verwegenster Bedeutung. Im Flugzeug waren alle Waffen vereinigt: der Infanterist mit seinem Gewehr und Maschinengewehr, der Artillerist mit der Kanone, der Kavallerist als Aufklärer, der Pionier durch Aussetzen von Sprengkommandos im Rücken des Feindes, der Minenwerfer als Offizier, der die Bombe schleudert, und das Nachrichtenwesen in Gestalt der Photographen- und Radiotechnik. Mehr noch wurde von den Insassen des an und für sich gebrechlichen Luftfahrzeuges gefordert: Beurteilung strategischer und taktischer Zusammenhänge wie des Einzelkampfes. Beherrschung einer mehrhundertpferdigen Motortechnik, Kenntnis aller Elementarbegriffe der Statik, Aero-

dynamik, Meteorologie. Alle diese Notwendigkeiten mußten getragen werden von der Natur eines Jägers und Sportsmannes. Der Gesamtdienst wurde verrichtet in atemraubender Höhe. Vor dem Führer ein Motor, der 1400 mal in der Minute seinen glühenden Atem ausbläst, der Beobachter auf einem Faß feuergefährlichsten Benzins sitzend, 60 Kilogramm Sprengstoff auf dem Schoß, jede Sekunde zum Luftkampf bereit, unbegleitet von hilfsbereiten Brüdern und Schwestern des Roten Kreuzes, bewußt, daß eine Wunde, die auf Erden heilbar ist, zum Absturz und Flammentod führt, daß kein „Hände hoch!" einer Nervenkrise den Abschluß zu geben vermag; ja, daß schließlich bei Zwangslandungen hinter der feindlichen Front die Besatzung der rohen Wut der Bevölkerung preisgegeben war. Der Rumpf eines über dem Feinde fliegenden Flugzeuges war nie ein Gefäß für Etappenherzen, Schreiberseelen und Kantinengrößen.

*

In diesem Buch hat Herr Dr. Theilhaber authentisches und wohlgeprüftes Material zusammengetragen, das der großen Öffentlichkeit zum ersten Male Kenntnis gibt von dem Anteil der Juden an der Entwicklung und nicht zuletzt an den Opfern der Fliegerwaffe.

Herausgegriffene Beispiele nennen uns die Namen der im Schulbetrieb wie vor dem Feinde Gefallenen. Sie alle fanden ihren Tod in Frieden und Krieg auf dem Flugfeld der Ehre. Nie hat je das gemeinsame Band eine Kampfgruppe inniger umschlungen und gefesselt als die Flieger.

Von diesem großen Horizont aus gesehen schrumpfen politische, soziale und religiöse Gegensätze innerhalb der Zunft in ein „Nichts" zusammen.

Der Gedanke, etwa einem der frühesten Vorkämpfer im deutschen Flugwesen, Willy Rosenstein, Jablonsky oder Abramowicz, den ihnen gebührenden Ehrenplatz nicht zu gönnen, entstammt lichtscheuen Maulwurfsnaturen, aber nicht Fliegerherzen.

Der gefallene Jagdflieger Leutnant Frankl trug als einer der ersten im Kriege den hohen Orden „Pour le Mérite". Diese Auszeichnung war — Gott sei es geklagt — auch am Schreibtisch

zu verdienen. Aber stolz dürfen wir darauf sein, daß kein Kaiser und König, kein General oder Führer das Fliegerabzeichen anlegen durfte, der nicht dem Feind und Tod auf nächste Entfernung ins Auge geblickt. Die Kombination beider Auszeichnungen beweist wahrhaftes Heldentum.

Weiter sind wir in unseren Reihen in höchstem Maße stolz auf den Senior der deutschen Jagdflieger, Herrn Jacob Wolff, Hamburg. Heute noch am Leben — ist er unverwüstlich und unermüdlich tätig dafür, daß der Fluggedanke in Deutschland nicht untergehe.

Die vorliegende Sammlung umfaßt nur einen Bruchteil jüdischer Flieger.

Schon dieser kleine Ausschnitt ist so lehrreich, daß man ihn der Öffentlichkeit vorlegen soll.

Die schlichten, ansprechenden und bezwingenden dokumentarischen Aufzeichnungen geben eindeutige Antwort auf die Frage, mit welchem Rechte eine kritiklose und hammelherdenähnlich geführte Masse bewährten Kriegsteilnehmern Schimpf und Schande antut, anstatt in stiller Erkenntnis eigener Inferiorität das Haupt zu beugen.

Die Anerkennung der Kriegstaten unserer jüdischen Mitbürger muß um so höher und uneigennütziger eingeschätzt werden, als sie nach ihrer Friedensgrundlage und ökonomischen Verteilung auf Schreibtisch-, Büro-, Ladentätigkeit, wissenschaftliche Forschung eingestellt waren, somit eigentlich keine Vorbedingungen für kriegerische Betätigung und gar für das Flugwesen mit sich brachten.

*

Ich habe Gelegenheit gehabt, Einblick zu nehmen in die vorbereitenden Arbeiten, deren Ergebnis die Veröffentlichung von 12 000 Namen im Kriege gefallener jüdischer Soldaten sein wird. Diese Statistik auszuwerten ist nicht meines Amtes. Ohne dem Ergebnis vorzugreifen, glaube ich, daß sie unbeschadet des für die Fliegerwaffe feststehenden Anteils auch in anderer Beziehung aufsehenerregende Ergebnisse erzielt.

So lest dieses Büchlein, alle, die ihr euch ein Herz für das über allen Parteien stehende Flugwesen bewahrt habt. Die Arbeit

ist wertvoll und des Studiums würdig. Unter Umgehung jeder Phrase stellt sie ein Thema zur Debatte, demgegenüber Volksversammlungsgewohnheiten versagen müssen.

Ich möchte mit diesem Vorwort die Stimmung deutscher Männer dahin beeinflussen, ihren Führern den Auftrag zu erteilen, Parteikämpfe in einer Form auszufechten, die sich gleicherweise von Verunglimpfung Lebender wie von Leichenschändung entfernt hält.

Berlin, 10. August 1924.

Siegert,
Oberstleutnant a. D. und ehemaliger Inspekteur
der Fliegertruppen.

Vorwort zur zweiten Auflage

Für Fälle von Raubmord, Betrug und Autounfall hat die Presse Raum. Gasvergiftungen, Ehetragödien und verlorene Perlenketten nicht zu vergessen. Und diese Presse würde, wenn ich silberne Löffel gestohlen hätte, der Öffentlichkeit eingehend darüber berichten. Meine Tätigkeit ging aber darauf aus, anständige Menschen gegen Schmutz und Unrecht zu schützen und einen ernsthaften Beitrag zum Kriegsproblem und zur Judenfrage zu liefern. So gab ich gegen Kriegsende die erste Auflage des Fliegerbuches heraus.

In der Behandlung der Judenfrage bedarf man anscheinend keiner Tatsachen. Die Tageszeitungen, diese Herolde moralischer Empfindungen, die Stützen sittlicher Entrüstung, haben daher die erste Auflage totgeschwiegen. Nirgends war ein Plätzchen für eine Anzeige, Kritik oder Besprechung frei. Und die Gazetten nationaler und nationalster Couleur nannten die Juden immer Feiglinge, Drückeberger und Saboteure des Krieges. Diese Lüge, volksversammlungsgeredet, ward in allen Ton- und Lesarten schwarz auf weiß gedruckt.

Die Ehre jedes Privatmannes wird vom Gesetz geschützt. Aber nur scheinbar. Denn hier wurde der gute Ruf von Tausenden, Abertausenden und Hunderttausenden in den Dreck gezogen und jeder Angehörige einer großen Gemeinschaft von vorneherein, wie der alte Fritz sagte, „diffamiert".

Tatsachen sind denen zumeist lästig, die also zur Judenfrage sprechen. In diesem Buch finden sich Tatsachen. Nicht alle einschlägigen. Behüte. Ein Frontsoldat sammelte in der Frühjahrsoffensive des Weltbrandes 1918 dies lückenhafte Material, vom unerbittlichen Rotstift des cholerischen militärischen Zensors um wesentliche Teile und Angaben gebracht. Das alte Manuskript ist am Chemin des Dames verfault, verloren.

Trotz wertvoller Ergänzungen ist die neue Auflage ein Torso. Ein Jahr Mehrarbeit würde die Namen und Erlebnisse von weiteren Hundert zutage fördern, deren Spuren vorliegen. Aber hier ist kein statistisches Werk und keine langweilige Chronik, sondern das Leben gegeben und ein psychologischer Beitrag. Und er zeigt dem, der lesen kann, einen Querschnitt und einen Ausschnitt aus dem Kriegerdasein jüdischer Frontkämpfer.

Dem, der lesen kann und will! Es gibt judenfresserische Journalisten, die nicht lesen und schreiben können — worunter die rein technische Handfertigkeit nicht verstanden ist. Es gibt Leute, deren Beruf es ist, zu verleumden.

Es ist keine Gefahr, daß sie durch diese Schrift brotlos werden und (was für sie das schmerzhafteste wäre) sich umschulen und umlernen müssen...

Berlin-Wilmersdorf, im Spätsommer 1924

Felix A. Theilhaber

Das Beispiel eines Juden namens Berck, der ein Freikorps unter Koszjusko errichtete und zum Chef eines Reiter-Regimentes avancierte, beeinflußte Anno 1808 einen Gegner der Juden, nämlich den preußischen Minister Schrötter, seinem König einen Entwurf vorzulegen, der sich also anließ:

„Der Jude hat orientalisch-feuriges Blut und eine lebhafte Imagination. Alles Anzeichen einer männlichen Kraft, wenn sie benutzt und in Tätigkeit gesetzt wird.

Er ist in der älteren und auch in der mittleren Zeit sehr tapfer gewesen, und man hat selbst in ganz neuerer Zeit, sowohl im amerikanischen als französischen Revolutionskriege, auffallende Beispiele von Juden gehabt, welche sich ausgezeichnet haben . . .“

Eine amtliche Denkschrift der preußischen Regierung ermittelte Jahrzehnte später die Anteilnahme der Juden an den Befreiungskämpfen. Bei einzelnen Armeekorps war keine konfessionelle Erfassung der Kriegsteilnehmer mehr möglich.

„Indessen“, kommt die offizielle Untersuchung nach Ludwig Geiger in seinem Buch zu diesem Schluß, „hat sich doch ergeben, daß beim 2., 3. und 5. Armeekorps etwa je 40 Mann, beim 6. 60 Mann und beim 4. 80 Mann jüdischen Glaubens gedient haben, und es ist besonders angeführt, daß sie beim 2. und 3. Armeekorps fast sämtlich resp. größtenteils, beim 5. Armeekorps wenigstens die Hälfte, beim 4. Armeekorps unter den überhaupt 80 Mann 2 Mann als freiwillige Jäger eingetreten sind, während beim 1. Armeekorps, obschon die Listen fehlen, doch als feststehend bezeichnet wird, daß sich im Kriege mehr Freiwillige als im Frieden gemeldet haben. Ihre Führung im Kriege wird beim 2. und 3. Armeekorps als gut bezeichnet, und beim letzteren wie beim 2. Armeekorps wird anerkannt, daß sie zum Teil mit besonderer Auszeichnung gedient haben, wie denn auch beim 7. Armeekorps ihnen das Zeugnis gegeben wird, sich dem Feinde gegenüber sehr brav benommen zu haben, und vom Generalkommando des 1. Armeekorps angeführt ist, daß ihre im Kriege geleisteten Dienste gelobt würden.“

Die amtliche Untersuchung gibt daher in den bezeichnenden Worten Ausdruck:

„Faßt man den Inhalt dieser Ermittelungen zusammen, so darf man als erfahrungsmäßiges Resultat annehmen, daß die Juden des preußischen Heeres von den Soldaten der christlichen Bevölkerung im allgemeinen nicht erkennbar unterschieden sind, daß sie im Kriege gleich den übrigen Preußen sich bewährt."

Über Heldentaten jüdischer Krieger usw. sind bei Geiger wertvolle Dokumente gesammelt.

Juden brachten es deshalb damals auch zum Offizier. Des Major Meno Burg Autobiographie hat L. Geiger ebenfalls herausgegeben. Eine Reihe von Juden erhielten Auszeichnungen, Eiserne Kreuze und andere Orden. Sogar den Orden Pour le Mérite erhielt ein Jude, Simon Kremser aus Berlin. Er muß dem Heere und dem Fürsten Blücher wertvolle Dienste in schweren Zeiten erwiesen haben. Eine Jüdin Louise Grafemus (nach der Vossischen Zeitung vom 9. Dezember 1815) machte den Feldzug als Freiwillige mit und wurde dabei zweimal verwundet.

1866 und 1870 haben sich nach Geiger u. a. die 7000 Juden auf dem Schlachtfelde vollauf bewährt.

Auf diese und andere historische Tatsachen wird hier nicht eingegangen, da unsere Darstellung der heutigen Zeit gilt. Die folgenden Blätter dienen einem erstmaligen Versuch, einige Schicksale jüdischer Soldaten dieses Krieges zu sammeln, die Erinnerung an sie festzuhalten, an der Hand objektiver und subjektiver Dokumente ihrer seelischen Struktur nachzugehen und so jenen Bestrebungen, den Juden generell Mannesmut, Pflichterfüllung und Selbstaufopferung abzusprechen, entgegenzutreten. Nicht nur der Kampf gegen den Antisemitismus erfordert diese Aufgabe. Die heranwachsende Generation junger Juden darf und muß von der Art der jüdischen Soldaten die volle Wahrheit erfahren, muß von Männern hören, die Seite an Seite mit ihren nichtjüdischen Kameraden Gut und Blut heldenhaft der Staatsidee geopfert haben.

Wenn wir so Juden als Helden reklamieren, so sind wir uns bewußt, daß der Beweis nicht einfach zu erbringen ist. Der Begriff des Heldentums hat wenig objektive Merkmale. Mancher Held der Geschichte verlor durch neue Enthüllungen oder hielt den Maßstäben andrer Zeiten nicht mehr stand. Bekannt ist die

Börnesche Kritik an dem Schillerschen Nationalheros Tell, dessen Tat aus dem Hinterhalt heraus dem Frankfurter ehemaligen Polizeibeamten wenig ansprechend schien. Vielleicht paßt hierher das Wort Friedrichs des Großen, daß Alexander der Große ein Straßenräuber gewesen sein kann, den aber zum mindesten sein Biograph geschickt zum Helden, zum göttlichen Heros gemacht hat. Das Urteil der Umwelt, die Macht eines genialen Schriftstellers kann das Verdienst vergrößern. Außerdem beeinflussen die verschiedene Beurteilung des Beschauers, die schwankende Vorstellung des Moralischen unserer Taten, der Wechsel des Maßstabes und der ausgelösten Wirkungen den Wert und die Benennung der Dinge. Die Taten eines Götz von Berlichingen, eines Don Carlos, einer Corday, ja eines Napoleon wechselten als heroisch im Lichte des Tages und der Geschichte. Jeanne d'Arc gilt den einen als ein hysterisches Mädchen, als Typus psycho-pathologischer Weiblichkeit, auf der anderen Seite wurde ihr nicht nur der Heiligenschein verliehen, sondern an ihren Namen die Gloriole des höchsten Heldentums geknüpft.

Und trotzdem begeben wir uns auf dieses schlüpfrige Parkett. Weil wir glauben, daß unbeschadet all dieser Einwände eine Summe von Energie, selbstloser Hingabe und Todesverachtung immer wieder Bewunderung wecken muß. Aber wo können wir diese nachweisen? Wo müssen wir sie suchen und wo können wir sie darstellen?

Leistungen Hunderttausender sinken ins Namenlose. Die nächste Umgebung übersieht sie. Die Historie erfährt nichts von dem Elan der Tapfersten, weil ihrem Vorwärtsdrängen der Erfolg ausblieb und ihnen das Glück nicht blühte, daß beredte Zeugen und Zungen ihre Tat schildern — oder der Tod sie überraschte, ehe sich Wirkungen auslösen konnten. Der geerntete Ruhm erhöht das geleistete Opfer. Wer die feindliche Fahne entriß, die mit Kanonen bespickte Bastion als erster besteigt: — ist — der Held; und der Kamerad, der zehn Schritte vor ihnen als vorderster tödlich getroffen niedersinkt — ein unbeachtetes Opfer. Neben der Leistung ist das praktische Resultat und ihre Anerkennung eine Voraussetzung für das öffentliche Lob. Was alles in diesem Krieg auf Vorposten und in Patrouillen in dunkler Nacht, im Hagelschauer des Trommelfeuers, beim offenen Sturmangriff geleistet wurde, kann nicht gezählt werden. Die Welt will das Heldentum amtlich

sozusagen festgestellt haben. Die Auszeichnung und die Beförderung für bewiesene Geistesgegenwart und Wagemut sind objektive Prüfsteine oder gelten wenigstens als solche. Sie nehmen der Kritik die Handhabe, an den starken Qualitäten eines Mannes zu zweifeln. Unsere Sammlung wird daran anknüpfen müssen und auf diese äußerlichen Erscheinungen einen gewissen Wert legen. Sie wird aus dem großen wechselvollen Spiel dieses Krieges eine bleibende Erinnerung schaffen, uns einen Ausschnitt bieten: das Bild jüdischer Flieger. Bei der Relativität der Werttheorie, bei dem Mangel der Statistik verzichten wir darauf, erschöpfendes Material zu bieten. Wen die Frage des jüdischen Soldaten interessiert, dem wird dieser Ausschnitt einiges geben....

Heldentum und Tapferkeit sind der Ausdruck einer hochgeschraubten, individuellen Natur, sind starke, persönliche, womöglich bewußte Impulse in Hinblick auf das Wohl der Allgemeinheit, somit für das soziale Ganze. Von jedem Soldaten wird diese restlose Hingabe verlangt und vorausgesetzt. Trotzdem gibt es Nuancierungen, Differenzen in der Tapferkeit der Soldaten. In der Ausgabe der verschiedenen Orden und Ehrenzeichen anerkennt jede Heeresleitung ihr Vorkommen.

Nicht mit Unrecht beklagten sich oft Infanterieoffiziere bitter. Ihr Opfersinn, ihre Hingabe, ihr grauenhaftes Leiden und ihre übermenschlichen Leistungen, die manche auf der Schule bewunderte Glanzleistung der berühmten Muster des Altertums übertrafen, haben kaum eine genügende Anerkennung gefunden. Auf den Bergesgipfeln der Alpen und in den Sümpfen Wolhyniens, im Gaskampf am Damenweg und im Schiffsfeuer an der Küste Flanderns wuchs hundertfach Heroentum. Gleichwohl! Die Stellung des Linienoffiziers kann einen passiven Einschlag haben. Anthaeus fand in der Berührung mit der Erde stetig neue Kraft. In der Masse entwickelt mancher Infanterist sein Talent, fast jeder stärkt an der Umwelt seine Triebe und wächst im Bewußtsein des Siegeswillens der Nachbarn.

Die Welt des Fliegers ist eine abgeschlossene. Auf sich selbst ist der Flieger gestellt; von seiner Umsicht hängt das eigene Schicksal ab; nirgends ist der Zufall des Erfolges auf die Dauer so ausgeschaltet wie beim Fliegerkampf. Die Tat des Fliegers ist eine individuell-aktive, die Einflüsse der Außenwelt sind stärker



Übungsflug zur Zugspitze (Weil)

reduziert, die Erfolge persönlicher, sichtbarer. Das soll das Leben des Liniensoldaten nicht herabsetzen; uns gilt es, eine Waffe zu sichern, bei der die Zahl der Mitläufer, der Helden aus dem Augenblick, aus dem eisernen Muß heraus auf ein Minimum zusammenschrumpft, wo tatsächlich das klare Bewußtsein und das Vollgefühl der eigenen Tat als Voraussetzung gelten dürfen. Und noch an eines möchten wir erinnern. Der Dienst bei der Fliegertruppe ist ein freigewählter, das Menschenmaterial ein ausgesuchtes. Ein Volk von physisch minderwertigen Elementen stellt kein starkes Kontingent von tüchtigen Fliegern.

Aus solchen Gesichtspunkten heraus erschien die Darstellung des jüdischen Einschlags an dem Ruhmesblatt der Fliegerwaffe berechtigt. Erinnerungen an das Wirken von Juden bei anderen Waffengattungen sollen folgen. Auf allen Kriegsplätzen sind Judengräber geschaufelt. Tausende und Abertausende haben für Deutschland geblutet, und selbst dort, wo man von Juden keine Ausstrahlungen ihres Mutes erwarten konnte, stoßen wir auf wundersame Beispiele. Wer hätte an ihre Mitwirkung an den Taten der Flotte gedacht? Aus dem Material ihres Wirkens auf

U-Booten und der Hochseeflotte darf vielleicht ein Dokument Zeugnis ablegen. Es ist dies der Brief des Prinzen von Hohenzollern (datiert: Malta, den 1. März 1915) an die Angehörigen des Matrosen Levi (zitiert nach dem Hamburger „Israelitischen Familienblatt“).

Der Brief lautet:

„In dem Gefecht bei der Kokosinsel, wo die Tätigkeit der „Emden“ ihr Ende fand, starb auch den Heldentod fürs Vaterland der Matrose Levi. Ich bin vom Kommandanten des Schiffes, Herrn Fregattenkapitän von Müller, beauftragt, Ihnen zu dem schweren Verlust sein herzlichstes und wärmstes Beileid auszusprechen. Auch im Namen der übrigen Offiziere, Deckoffiziere, Unteroffiziere und Mannschaften der „Emden“ und ebenfalls für mich persönlich versichere ich Sie unserer aufrichtigsten Teilnahme. Wir alle bedauern mit Ihnen den so frühzeitigen Tod des tapferen Heimgegangenen, dessen junges Leben zu den schönsten Hoffnungen berechtigte und der durch seinen großen Diensteifer und sein kameradschaftliches Wesen bei Vorgesetzten und Kameraden gleich beliebt war. Im Endgefecht der „Emden“ hat er auf seiner Gefechtsstation als Geschützmatrose sein Bestes getan und tapfer ausgehalten, bis ihm eine englische Granate einen kurzen und schmerzlosen Tod bereitete. Im Herzen der Überlebenden von Sr. Majestät Schiff „Emden“ wird das Andenken an den tapferen und beliebten Kameraden alle Zeit unvergessen bleiben.“

Ein Antisemit hat bekanntlich im Reichstage sich einen Zwischenruf gestattet, der wohl nur eine rhetorische Frage darstellte: „Zeigen Sie mir doch einmal einen jüdischen Flieger!“ Ich weiß nicht, ob er eine Antwort darauf bekam. Tatsache ist, daß viele Leute glauben, es gäbe keine jüdischen Flieger, weil....

Selbst die Juden wissen nichts von den jüdischen Fliegern und ahnen nicht deren Bedeutung. Täglich lasen wir irgendwo von tapfren Bayern oder sogar von den tapfren Bayern — als ob jeder Bayer ein zweiter Schmied von Kochel wäre —, von dem erprobten schlesischen Landsturm, dem zähen Märker, den braven Ostpreußen. Und wenn man in der Zeit des Burgfriedens, noch mitten im Krieg, wo eigentlich jeder sich von den Tatsachen überzeugen konnte, etwas von den Juden in der allgemeinen Presse las, dann stand es in der verbreiteten „Täglichen Rundschau“ oder in der „Deutschen Tageszeitung“ und lautete wahrlich nicht zu unseren Gunsten. Jede Stadt, jede Volksschicht, ja selbst kaufmännisch-technische Unternehmungen, Straßenbahnen oder Kabelwerke, Handlungsgehilfenvereine und Studentenkorporationen feierten ihre Toten und wiesen — obgleich es niemand je an-

zweifeln würde — auf ihre schweren Opfer und ihre vielen im Felde stehenden Anhänger, Mitglieder und Freunde hin.

Nur die Juden vergaßen darauf, von ihren Toten besonders zu sprechen. Immer noch und lange bis nach dem Kriege hielt sie die Stimmung gefangen, die Walter Heymann in seiner wuchtigen Sprache ins Gedächtnis des Volkes hämmern wollte:

Kennt keiner das Buch, in dem geschrieben steht,
daß dieser falle und jener heil heimwärts geht?
Doch später ist in Stein und Lied zu lesen,
die im Kampfe fielen, sind unsere Besten gewesen...
Wo aber steht es geschrieben, frag ich, daß vor allen
ich übrig bleiben soll — ein andrer für mich fallen?
Wenn einer von euch fällt, der stirbt gewiß für mich,
und ich soll übrig bleiben? Warum denn ich...

Diese jüdische Jugend weiß, daß sie nicht leben nur könne für das Vaterland. Todesahnung durchzuckt ihre Melodien, und in ihren Versen fiebert nochmals ihr heißes Blut. Schwer ist das Sterben für Menschen, die die Schönheit der Welt verstehen. Und das Herz krampft sich zusammen, wenn der Tod auf der Wahlstatt gewiß ist. Und so singt der längst vergessene Robert Löwenthal:

Glitzernde Sonne auf Halm und Blatt,
Schillernde, farbige Tropfen,
Lerchen am Himmel, Amselschlag,
Kuckucksruf, Spechtesklopfen...

Am Horizont ein roter Strich,
Wo Tag und Nacht geschieden —
Grasendes Vieh am Waldesrand:
Sommermorgen, Frieden.

Und in braunem Felde wir
Graben, schachten, schanzen...
Will noch heute auf blühendem Plan
Tod seinen Reigen tanzen?

Ja, der Tod kam bald und nahm sie mit sich. Eine stattliche Zahl von jungen Intelligenten, die nicht am Schreibtisch und in der Etappe ihre Begeisterung in Verse brachten. Und nur noch ein Gedicht sei hier gebracht, das an dichterischem Schwung manch anderem nachsteht, aber im Inhalt die Gefühlswelt vieler Kameraden des Verfassers wiedergibt:

Ein Jude bin ich, allzeit treu ergeben
Dem Stamm, aus dessen Blüte ich entsprossen.
In Friedenszeiten sprach wohl der und jener
Verächtlich von der Juden Art und Wesen,
Man schalt ihn feig, unkriegerisch, schalt ihn,
Des Lebens hohen Zielen abgewandt,
Ja schalt ihn — dieses war der härteste,
Der ärgste Schimpf und traf wie Peitschenhieb —
Fremdling auf jenem Boden, den die Väter
Mit ihrem Schweiß schon, ihrem Blut gedüngt. —
Jetzt griff mir tief ins Herz die Not der Zeit.
Ein Wille eint, ein einz'ger heil'ger Drang,
Eine Begeisterung, Juden und Germanen.
Daß deutsch wir sind — nicht braucht es des Beweises,
Die Wahrheit liegt jetzt sonnenklar zutage,
Da froh aus eignem Trieb die Juden sich
Um ihres Vaterlandes Fahnen scharen.
Mir zu gewinnen — sei's, wenn fällt das Los,
Auch mit dem eignen Blut — das Vaterland,
Das mir und meinen Brüdern leider, leider,
Gar vielfach ist ein Stiefvaterland gewesen,
Das war mein fester, wohlerwogner Wille.

Auch Immanuel Saul, der Verfasser dieses Gedichtes, fand den Tod im Krieg. Bei einem Sturmangriff fiel er an der Spitze seines Zuges. In Wolczin, unweit der Kirche, ist er begraben.

Von den mutigen Juden schien lange kein Wort, kein Lied zu klingen. Der jüdische Dichter Lissauer, übrigens einer der ältesten deutschen Flieger, der in dem amtlichen Werk „Deutschlands Eroberung der Luft" mit Abramowicz, Rosenstein u. a. jüdischen Fliegern der Vorkriegszeit abgebildet ist, hatte dazu keine Zeit, er mußte die Wiederkehr von Luthers Geburtstag besingen. Und wo wir anläßlich der famosen Judenzählung auf Fürsprache stießen, da fanden wir Redensarten, allgemeine Phrasen, appellierend an unser Recht oder allgemeine Hinweise auf schwere Opfer, die der Gutgläubige akzeptierte und der Alldeutsche skeptisch bezweifelte.

Wenn wir das Verdienst einiger junger Juden an die Öffentlichkeit bringen, dann folgen wir nur dem Beispiel der allgemeinen Presse, dem System der Heldentafeln, wir mehren zwar unseren eigenen Ruhm, kommen aber nur der historischen Gerechtigkeit nach, indem wir der Helden gedenken, die ihr junges Leben freudig für uns alle dahingegeben haben. Ob ihr Name fortleben darf und das Gedächtnis ihrer Taten aufgezeichnet werden soll, darüber eine Debatte zu eröffnen, erscheint mir mehr als überflüssig. Neben



Aufnahme (Heimann)

deren Größe verliert die Anschuldigung an Boden, als ob die jüdische Jugend sich nur aus „Muß“-, „Auch“- oder gar „Nicht“-Soldaten zusammensetze.

Horch, in Lüften kreist
Unser Denkergeist.
Immer höher, immer schneller
Trommeln, wirbeln die Motoren und Propeller.

Der dieses gesungen, fand den Tod aus reichem dichterischen Schaffen auf dem Schlachtfeld vor Soissons am 8. Februar 1915. Seine dankbare Heimat schuf ein Denkmal an sein Wirken an der ewig-brandenden Ostsee, an den jungen Walther Heymann; zu früh traf ihn die feindliche Kugel, als daß er wunschgemäß noch selbst hätte Flieger werden können. Aber nach ihm kamen Söhne seiner Rasse, die Jünger des Merkur, all die, die vordem auf dem Kontorsessel gethront, mit Maß und Elle hantiert oder den Böcken in den Kontobüchern nachgejagt hatten, tauschten ihren Beruf ein und saßen am Motor und Maschinengewehr, vergaßen die geblümten und getipfelten Kattuns, Aktien und Kupons und wurden

2*

Genossen der Abkömmlinge, die seit Geschlechtern in der Jagd, in der Körperkultur und im Militär Lebensberuf oder Lebensfreude gefunden hatten.

Nicht immer ging diese Metamorphose leicht vor sich; manch einer zahlte schon sein Leben, ehe er den heimatlichen Flugplatz verließ.

Gedenken wir zuerst einiger Toten, denen nur eine kurze Fliegerlaufbahn beschieden war. Einer der ersten von diesen war der Leutnant der Reserve Josef Zürndörfer aus Rexingen, vor dem Kriege Kaufmann in Bochum. Er hatte 1910 seiner Dienstzeit beim 6. württembergischen Inf.-Reg. als Einjähriger Genüge geleistet und rückte mit dem 154. Inf.-Reg. ins Feld, wo er als einer der Ersten das „Eiserne" und die Württembergische Verdienstmedaille erhielt, sowie zum Offizier-Stellvertreter aufrückte. Bei Combres während eines Sturmangriffs verwundet, meldete er sich, kaum genesen, zu den Fliegern. In einem Briefe nach Hause jubelte er laut: „Meine Wünsche sind erfüllt, ich habe ein glückliches Los gezogen." Bei seinem Examensflug flog ein anderer Flieger auf ihn herab, wodurch beide tödlich abstürzten (19. September 1915). Eine Todesahnung hatte ihn mit dem Gedanken erfüllt, daß er das Kriegsende nicht erleben würde.

Sein Testament enthält in der Hauptsache ein Bekenntnis:

„Ich bin als Deutscher ins Feld gezogen, um mein bedrängtes Vaterland zu schützen. Aber auch als Jude, um die volle Gleichberechtigung meiner Glaubensbrüder zu erstreiten."

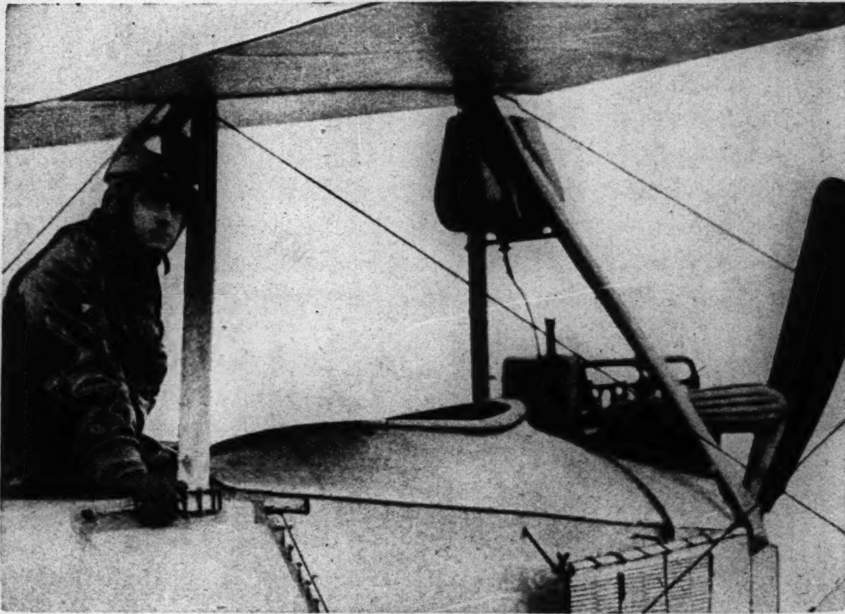
Daß es in der Luft keine Balken gibt, um sich daran festzuhalten, erfuhren unglückliche Flieger am eigenen Leibe.

Ebenso verunglückte der Kriegsfreiwillige Jakob Lichtenstein bei der Fliegerabteilung Elfenmühle. Lichtenstein stammte aus Neustadt bei Pinne.

In Gotha stürzte der Sohn des Stuttgarter Buchhändlers Karl Levi, der 21jährige Eugen Levi ab. Ein elsässischer Jude Martin Bloch aus Markirch erlitt 1916 dasselbe Geschick.

1000 Mark Belohnung setzte im „Münchener Beobachter" der bekannte deutschvölkische Führer Dietrich Eckardt für den aus, der ihm eine jüdische Mutter benennen würde, die drei Söhne auch nur drei Wochen im Schützengraben aufzuweisen hätte.

Eckardt erlebte einen bösen Reinfall. Rabbiner Dr. Freund in Hannover benannte zwanzig Mütter seiner Gemeinde, die den



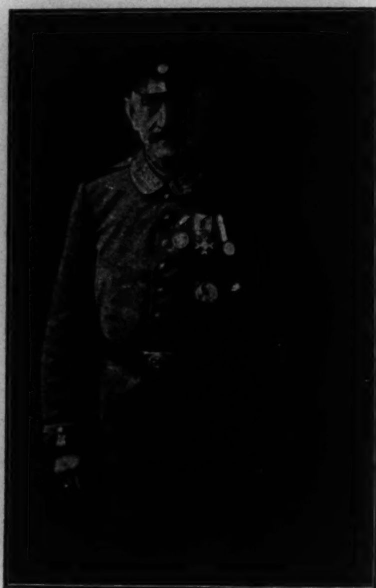
Alfred Neufeld †

Anforderungen entsprachen, und da Eckardt natürlich nicht zahlte, wurde er verklagt, wobei Freund eine Liste von jüdischen Familien, die gleichzeitig 7—8 Söhne vor dem Feinde hatten, vorlegte. Auch die Familie Neufeld aus Grimma hätte einen Anspruch auf die Auslobung gehabt, von der 3 Söhne im Felde waren und verwundet wurden, der Vater Dienst beim Ersatzbataillon tat und der eine, Alfred Neufeld, schon im Spätsommer 1914 in Döberitz bei einem Vergaserbrand umkam. Neufeld, von Beruf Chemiker, hatte sich schon im Frieden entschlossen, in Johannisthal zu fliegen. Die Aufnahme datiert nach einem Flug vom 30. März 1914. Bei dem Start Berlin—Leipzig—Berlin hatte er teilgenommen. Bei Kriegsbeginn übernahm er sofort das Einfliegen neuer Apparate, ein Dienst in der Heimat zwar, aber bei dem damaligen Stand der Technik kein reiner Druckposten.

An demselben Preisausschreiben hätte sich auch Herr Gustav Hopp, Berlin-Halensee, Hobrechtstraße 1, bewerben können. Er hatte 5 Söhne und 1 Schwiegersohn im Felde, von denen mehrere verwundet wurden, einer fiel und einer als Flugzeugführer schwer verunglückte. Trotz seiner Verletzungen wirkte dieser später noch als Fluglehrer.

(Felddienstunfähig infolge schwerer Verletzungen beim Fliegen wurde u. a. auch Kurt Neumann aus Schwarzenbach a. S. Abgestürzt am Flugplatz in Leipzig.)

Dabei muß der Verdienste eines Veteranen der deutschen Luftschiffahrt gedacht werden. Herr Paul Spiegel tat als 62jähriger beim königl. Luftschifferbataillon in München Dienst, ein Mann, der Hunderte erfolgreiche Flüge mit dem Luftballon ausgeführt und als Bahnbrecher auf allen Gebieten der Aeronautik Jahrzehnte gewirkt hatte. Da seine Bedeutung als einer der Altmeister der

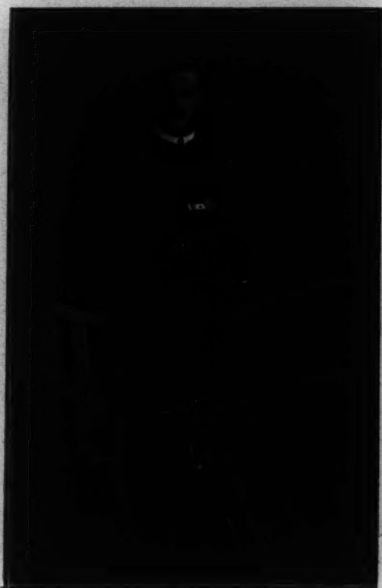


Paul Spiegel

Aeronautik außerhalb der Entwicklung des Flugwesens im Kriege liegt, so müssen wir uns versagen, den eingehenden Lebenslauf dieses Veteranen zu bringen. Nur eins darf hier noch von ihm erwähnt werden. Als ich mich einmal nach ihm in Chemnitz erkundigte, meinte mein Gewährsmann, Paul Spiegel sei in seinem Leben weithin und viel zu fliegen gekommen, nur auf einen grünen Ast sei er nicht zu fliegen gekommen. Die brotlose Kunst, der er sein Leben gewidmet hatte, hat ihm auch die Armut des Alters nicht gelindert, in der er nach dem Krieg gestorben ist.

Dasselbe Los fand ein ausländischer Jude, der — wie viele andere — die Sympathien für Deutschland mit dem Leben büßte.

Der Flugzeugführer Arthur Chasanowicz (im Jahre 1892 geboren) studierte auf der Technischen Hochschule in Charlottenburg, wo er auch sein Diplom-Ingenieur-Examen ablegte. Bei Ausbruch des Krieges meldete er sich, obwohl er Russe war — sein Vater stammt aus Grodno — freiwillig als Motorradfahrer bei verschiedenen Truppen, wurde aber abgewiesen, da er herzkrank sei. Er ließ sich in der Königl. Charité in Berlin daraufhin untersuchen, und hierbei wurde festgestellt, daß zwar eine beträchtliche Herzneurose, aber kein ausgeprägter Herz-



Artur Chasanowicz †

fehler vorliege. Daraufhin meldete er sich nochmals bei der Fliegerabteilung in Adlershof-Johannisthal; er wurde zum 1. Februar 1915 eingestellt. Zuerst wurde er als Infanterist in Alt-Glienicke bei Adlershof ausgebildet. Auf der Fliegerschule in Johannisthal machte er seine Pilotenexamen und wurde dann als Flugzeugführer zur Artillerie-Beobachterschule nach Jüterbog, Altes Lager, abkommandiert. Von dort aus unternahm er größere Überlandflüge. Auf einem solchen Fluge verunglückte er am 26. September 1915 beim Aufstieg auf dem Flugplatz in Breslau (Gandau) und starb im dortigen Lazarett am 1. Oktober 1915 und wurde 5 Tage später in Weißensee beigesetzt. Über seine Fahrt

nach Breslau gibt sein letzter Brief vom 25. September 1915 näheren Aufschluß.

Breslau, den 25. August 1915.

Liebe Eltern!

Nach einer durch wunderschönes Wetter begünstigten Fahrt von vier Stunden bin ich glücklich in Breslau angekommen. Eine solch schöne Fahrt habe ich noch nie gemacht, denn heute konnte ich recht die Freuden des Luftsportes kennen lernen. Ich flog über den Spreewald, über die Schlesische Seeplatte und die großen schlesischen Städte, die sich endlos an den Chausseen entlangziehen. Doch den schönsten Anblick genoß ich, als sich am Himmel, immer deutlicher werdend, das Riesengebirge dunkelblau schimmernd vom hellblauen Himmel abhob. Hoch hinaus ragte die Schneekoppe, der ich zu gern einen Besuch in der Luft abgestattet hätte. Wunderschön kam dann hinter dem Riesengebirge das Glatzer Bergland und die Böhmischen Höhenrücken hervor, so daß ich das schönste Panorama genoß. Als ich die Oder erreichte, auf der die Schiffe wie kleine Punkte aussahen, wurde es zwar schlechtes Wetter, doch kam ich glücklich in Breslau an. Wenn auch der Flug etwas anstrengend war, so war er doch der schönste, den ich bis jetzt gemacht habe. Ich habe einen Leutnant mit, der gerade nicht allzu nett ist, aber das stört mich nicht. Er kam nämlich auf diese Weise per Flugzeug zu seiner Großmutter zu Besuch, um ihr zu ihrem heutigen 75. Geburtstage zu gratulieren. Er wird sich sicherlich schon genug dort aufgeblasen haben, was er alles kann; sich sein Flugzeug anspannen lassen und dann „Kutscher auf, nach Breslau geflogen“ ...

Den zweiten Genuß bot mir nun die Stadt Breslau. Ja, wenn ich nun hier längere Zeit bleiben könnte, um das alles in mich aufzunehmen, was die Stadt architektonisch bietet, und was ich jetzt erst richtig verstehen und schätzen kann, dann würde ich unendlich viel lernen. Vielleicht, daß ich bitte, mich für einige Wochen nach Breslau zu versetzen. So konnte ich nur alte Erinnerungen auffrischen und konstatieren, daß ich recht viel behalten habe, so daß ich sogar die Straßen und die Lage der einzelnen Gebäude noch wußte. Hier merkt man auch sehr wenig vom Krieg. Die Leute bummeln auf den Hauptstraßen wie auf der Tauentzien, und auch ich werde mir heute abend den Rummel ansehen. Ich wohne direkt fürstlich gegenüber einem Soldatenquartier in dem feinsten Hotel, in einem Damensalon mit Waschtoilette, Frisierspiegel und Toilette; Spiegelschrank und noch ein paar Spiegel, Damenschreibtisch mit zierlichen Möbeln, elegantes Bett mit wundervollen Gobelin-Dekorationen darüber und lauter feine Sachen, natürlich elektrisch, Telephon, Bad, das ganze Zimmer mit Friesteppich ausgelegt, also wie ein Fürst, und das ganze auf Rechnung meines Leutnants, als Kutscherlohn für die Reise. Morgen früh geht es nach Dresden weiter und werde dort den Sonntag über bleiben. Vor allem danke ich für das Paket und die „süßen“ Wollsachen, die leider schon alle sind.

Nun seid alle vielmals gegrüßt und geküßt von Eurem

Arthur,
Königl. Luftkutscher.

Während der Ausbildung, z. T. auch schon vor dem Feinde, fanden folgende Flieger den Tod:

Ein besonders talentierter Student war der junge Fritz Mecklenburg. Seiner schneidigen soldatischen Führung verdankte er es, daß er bereits beim 26. Dragoner-Regiment Reserveoffizier wurde und das Eiserne Kreuz I. Klasse erhielt. In Böblingen im Sommer 1916 zum Flugzeugführer ausgebildet, kam er zu Gogol I., wo er bis zu seinem baldigen Tode in der Schlachtstaffel flog. (Mecklenburg stammte aus Berlin und war Mitglied des akademisch-medizinisch-naturwissenschaftlichen Vereins. Seine irdischen Überreste wurden mit mehreren anderen jüdischen Fliegern im Herbst 1917 in Weißensee beigesetzt.)

Aus Köln stammte der Leutnant Falk, dessen Vater der Stadtrat und Major Falk ist; Falk stand bei einer bayerischen Fliegertruppe; aus Hannover kam der Unteroffizier Cassel; aus Dresden der Leutnant Fritz Gerstle. Gerstle hat, wie mir seine



Absturz (Heimann)

Mutter die Freundlichkeit hatte mitzuteilen, sich taufen lassen, um anscheinend besser Karriere zu machen, bereute aber diesen Schritt und trat bald wieder aus der christlichen Religionsgemeinschaft aus. Gerstle war, wie so mancher andere jüdische Flieger, vor dem Kriege Student der Medizin gewesen. In seiner Zugehörigkeit zum Judentum nicht sichergestellt ist der verunglückte Kriegsfreiwillige Dr. Alexander Lippmann von der Fliegertruppe Dresden-Kaditz, vor dem Krieg Geschäftsführer der Gesellschaft zur Gründung eines Observatoriums in Oberhof.

Tödlich verunglückt ist ferner der Flieger Hemmerdinger, der ursprünglich einem Infanterie-Regiment 28 angehörte; nähere Personalien fehlen auch über den in den K. C. Blättern von Dr. Mainzer angeführten Perlhöfter. Gestorben ist während der Ausbildung bei der Feldfliegerabteilung Bromberg der 19jährige Georg Hecht. Seine Familie lebt in Charlottenburg.

Der nichtjüdische Reserveoffizier, der vor dem Kriege das Offizierspatent erhielt, hat sich diese Beförderung durch seine anscheinende Eignung als tapferer Soldat erwirkt. Der Jude, der im Frieden bei keiner preußischen Formation in das Offizierkorps aufsteigen konnte, hat sich sein Avancement infolgedessen durchweg als Soldat vor dem Feinde erkämpft. Darin liegt ein offenkundiger Beweis seines Mutes, wie seiner übrigen Fähigkeit. Statistiken ergeben bis zum Frühjahr 1918 etwa 2000 jüdische Offiziers-Beförderungen, während naturgemäß mindestens ebensoviel von jüdischen Einjährigen vorher gefallen oder so schwer verwundet wurden, daß sie ausschieden. Außerdem waren noch Tausende durch widrige Umstände, Krankheiten, Versetzungen usw., an der Beförderung behindert, Hunderte litten unter dem schwer überwindbaren Vorurteil, das, Jahrzehnte hindurch als feststehendes Dogma von allen preußischen Offizierkorps restlos gepflegt und gehegt, nicht urplötzlich aus den Vorstellungen und Erinnerungen der Vorgesetzten schwinden konnte. Dazu kam, daß die Identifizierung der Juden als einheitliche Masse, der notorische Minderwert einzelner — den wir übrigens in allen Volksschichten treffen — die Leistungen und Fähigkeiten der geeigneten Juden ungünstig beeinflußte. Einer Gemeinschaft, die ihr Leben vorweg in den Büros der Großstädte zubrachte, die körperlich von zu Hause schlecht entwickelt, in ihren Berufen wenig mit schwerer



Aufnahme (Heimann)

physischer Arbeit zu tun hatte, mußte es schwer fallen, die Arbeiten, welche der Schützengrabenkrieg erforderte, zu erfüllen, der einfache Soldat war hier nicht vor allem im offenen Kampfe mit dem Feind, wo er seinen Mut zeigen konnte, sondern er hatte zu graben und zu schaufeln, Lasten und schwere Tornister zu tragen, Hunger und Kälte auszuhalten. Jeder einfache Bauarbeiter beschämte den Bankprokuristen täglich und stündlich. Daß energielose, schwächliche jüdische Kaufleute um so stärker aus dem Rahmen fielen, ist kein Wunder. Wenn der jüdische Soldat trotzdem vielen als wenig vorbildlich erscheint, so stammt das Urteil daher, daß ein krummer jüdischer Soldat mehr schlecht macht als ein Dutzend vorzüglicher gut machen können. Ein unfähiger nichtjüdischer Soldat fällt nicht auf. Wenn aber Cohn oder Levi schlapp war, hieß es im Urteil der Vorgesetzten und Kameraden: „Der Jude ist schlapp," seine Unfähigkeit schädigte den Ruf des jüdischen Soldaten im allgemeinen.

Beispiele für die Wahrheit dieser Dinge gibt es genügend. Für die Beurteilung des jüdischen Soldaten wirkt ferner ungünstig, daß bei vielen prächtigen jüdischen Erscheinungen die Umwelt oft nicht weiß, daß sie Juden waren, oder sie eo ipso als Ausnahmen betrachtet, während der Unglückswurm H. oder Y. als Muster

erkannt und deklariert wird. So erlebte ich selbst, daß von dem ersten Träger des Eisernen Kreuzes I. Klasse unter den Mannschaften meines Regiments dem Vizef. Gotthold Sender bei seiner Offizierwahl die Mehrzahl der Offiziere annahmen, daß Sender Nichtjude sei und daß bis zu seinem Tode wenige Kameraden über seine Zugehörigkeit zum Judentum unterrichtet waren.

Die Juden betragen knapp ein Prozent der Bevölkerung und waren somit nur in ein bis zwei Exemplaren in den Kompagnien anzutreffen. Ist der Jude, der oft im Frieden als untauglich nach Hause geschickt wurde, kein besonders günstiger Repräsentant der jüdischen Gemeinschaft, dann verstärkt er bei 100 bis 200 Leuten das mißfällige Urteil über die Juden. Im anderen Falle wird über seine jüdische Abstammung stillschweigend hinweggesehen, der weiße Rabe gibt keine Veranlassung, das verallgemeinernde Urteil zu ratifizieren. Schopenhauer sagt einmal in seinen „Aphorismen zur Lebensweisheit": „Die menschliche Beschränktheit, Verkehrtheit und Schlechtigkeit erscheint in jedem Lande in einer anderen Form, und diese nennt man den Nationalcharakter. Jede Natur spottet über die andere, und alle haben recht." Die Bemerkung hat einen richtigen Kern. Der konservative Offizier entrüstet sich leicht über den sozialistischen Städter und neigt dazu, ihm weniger Vaterlandsliebe zuzutrauen. Der evangelische Orthodoxe traut dem orthodoxen Zentrumsmann nicht allzusehr. Von der Überhebung der Franzosen, Engländer, Italiener, der vielen anderen Völker gegenüber dem Deutschen können wir das eine ersehen, wie leicht es ist, ein Volk als minderwertig hinzustellen, wie rasch unwahre Auswürfe über eine Masse, die nicht sofort die Macht hat, sich derlei Lügen zu verbitten, nachwirken. Die Verleumdungen der Antisemiten haben daher, wiewohl der größte Teil sich nachträglich als haltlos erwies, doch nach dem bekannten Satz Erfolg: „Verleumde fest drauf los, ein Manko bleibt immer an dem Verleumdeten hängen", gewirkt. Viele jüdischen Soldaten haben dagegen gekämpft und haben trotz mannigfacher Beweise ihrer soldatischen Fähigkeiten das Vorurteil nicht überwinden können. Einzelne ließen sich, wie wir sehen werden, sogar taufen, um diesem Vorurteil zu entgehen!

Protektion, Zufall oder Friedenstüchtigkeit, waren also keine Faktoren, die der Beförderung jüdischer Offiziere zu Hilfe kamen.

Restlos war es ihre Bewährung im Felde und vor dem Feinde. Die ganze jüdische Bevölkerung Deutschlands beträgt 500 000 Seelen (die Ausländer abgerechnet). Ein Teil davon ist naturgemäß nur die männliche Bevölkerung im militärpflichtigen Alter, und hiervon ein Bruchteil wiederum hat die Einjährigen-Berechtigung. Danach ist die Zahl der jüdischen Offiziere (ohne die Sanitätsoffiziere) wohl entsprechend. Das ist ein Beitrag für ihre Bewährung, ein anderer, daß, wie das „Hamburger Israelitische Familienblatt“ in den vier Jahren aufzeichnen konnte, Hunderte Eiserne Kreuze I. Klasse an schlichte jüdische Soldaten verliehen wurden. Otto Flake spielt in seinem Logbuche auf mißliebige Deutsche im Ausland an: „Es ist nutzlos, über diese Art Landsleute hinwegzusehen; sie ist darum doch noch immer in der Welt.“ Über die wenig erfreulichen Exemplare der Judenheit hat in den Reden im Reichstag, im Herrenhaus und in den Zeitungen genug gestanden. Diese Exemplare lassen sich nicht wegexemplizieren. Aber die Tausende, die auf den weiten Fronten ein frühes Grab gefunden oder zu Krüppeln geschossen wurden, die Zehntausende, die begeistert als Kriegsfreiwillige sich gestellt haben, die nicht unbeträchtliche Zahl der Offiziere und die Träger der Eisernen Kreuze I. und II. Klasse auch nicht. Sie müssen jeden Vorstoß gegen die Anteilnahme der Juden im Kriege, der verallgemeinernd absprechend ist, zugleich als eine Gefahr empfinden, die ihr Verdienst herabsetzt. In einer Zeit, wo allerlei zweifelhafte Elemente ihrem Ich auf Kosten der Nebenmenschen rücksichtslos huldigen, wo der Eigennutz einzelner in allen Bevölkerungsschichten kraß zutage tritt, wirkt jede judengegnerische Behauptung direkt lächerlich und selbst überhebend. Denn die Tatsache, daß altgediente Berufssoldaten sich zu Hause oder in der Etappe herumzudrücken verstanden, darf ebensowenig auf alle ausgedehnt werden wie die, daß Juden, die bisher nicht gedient hatten, die im Heere in den langen Friedensjahren einer starken Zurücksetzung begegneten, eine starke Zuneigung zu Schreiberposten faßten. Es wäre ein Wunder, wenn es anders wäre, wenn auf einmal die deutschen Juden *nur* Helden aufzuweisen hätten. *Wer aber die großen Verdienste und die starke Anteilnahme der jüdischen Jungens an dem Kriege bestreitet, der betreibt eine Verleumdungspolitik, über die wir ange-*

gesichts der Tatsachen zur Tagesordnung übergehen können.....

Bekanntlich haben die Hauptantisemiten, die Herren Kunze, Wulle und Graf Reventlow, den Krieg als Reklamierte in der Heimat allerdings unbesiegt überstanden. Sie haben das Bild des jüdischen Soldaten nach ihrem Bilde als Drückeberger geformt und diese Fabel zur Abwehr ihres eigenen minderen Mannesmutes



Dr.-Ing. Karl Fromm aus Düren

erfunden. Man müßte demnach bei der Waffe, wo ein Sich-Verkriechen, ein Flüchten an Druckposten, Schreibstuben, Wachkommandos und die vielen Pöstchen, die bei jeder kämpfenden Truppe Ungezählte in Sicherheit brachten, wo keine Platzkommandeure und ihre Hilfsmannschaften zu stellen waren, keine oder wenige Juden anzutreffen glauben. Und wenn trotzdem, so könnte man diese als ganz besondere Ausnahmen ansprechen. In Wirklichkeit finden wir die Juden als Flieger nicht vereinzelt. Wir finden sogar Familien, in denen sich mehrere Söhne freiwillig zum Flugdienst meldeten. So stammten aus Frankfurt die Gebrüder

Adolf und Otto Neumann, aus dem Rheinland der Rechtsanwalt und Leutnant Hans Block (Hannover) und sein Bruder, der Flugzeugführer Fritz Block, aus Freiburg die Gebrüder Rosin, aus Bochum die Gebrüder Fromm. Der Ing. Karl Fromm war bei der R.-Abtlg. 500—501 ein bekannter und kühner Riesenflugzeugführer, sein Bruder Walter war gleichfalls in den verschiedensten Fliegersparten ausgebildet, aber nicht mehr im Felde hervorgetreten.

Die israelitische Erziehungsanstalt Ahlem, welche ihre Zöglinge vor allem der Bodenkultur und dem Handwerk zuführt, kann allein auf zwei Flieger hinweisen. Der eine ist ein Flieger Paul Goldmann. Der zweite, Edgar Hirsch, im Frieden Elektromonteur in Walsrode i. d. Heide, trat gleich bei der Fliegerwaffe ein. Er erhielt am 28. August 1915 bei Arras einen Schuß, der ihn zum Niedergehen zwang, wobei er sich ernstlich verletzte. Hirsch hatte infolge nebeligen Wetters tief fliegen müssen, um seinen Auftrag durchzuführen.

Wie feig sich die Juden vom Krieg „drückten“, ist ferner an dem Beispiel des Flugobermaats Rund aus Gleiwitz zu sehen. Bei Ausbruch des Krieges in Amerika lebend, bleibt Rund nicht in Sicherheit, sondern er weiß sich auf kühne Weise als „Amerikaner“ nach Deutschland durchzuschlagen. Über seine Fahrt brachte die deutsche Presse („Hamburger Fremdenblatt“ u. a.) ein längeres Feuilleton. Er tritt dann als Marineflieger bei der Wasserflugstation in Seebrügge ein. Dort tat er zwei Jahre seinen Dienst, wurde Inhaber des Fliegerabzeichens u. a. Auszeichnungen. In einem Korpstagesbefehl I a, Nr. 31 von 1916, heißt es:

Anerkennung!

... ebenso zolle ich meinen Dank und hohes Lob dem Leutnant zur See B., den Flugmeistern K. und J. und dem Flugobermaaten Rund für den kühnen Angriffsflug am 23. Januar 1916 auf die Luftschiffhallen in Hougham.

gez. v. Schröder.

Die Richtigkeit obiger Anerkennung bescheinigt:
Fabr. Oberltn.

Rund ist später in englische Gefangenschaft geraten.

Fluglehrer und Flugdienstleiter war vom April 1917—1918 in Köslin und dann in Schneidemühl Erich Oswald, der bereits August 1914 als Kriegsfreiwilliger bei der Fliegertruppe

eingetreten ist und später als Beobachtungsflieger auf mehreren Kriegsschauplätzen verschiedene Ehrungen, u. a. auch das Fliegerabzeichen, sich erwarb.

Der jüdische Lyriker Arthur Silbergleit hat einmal ein kleines Fliegerlied gedichtet, das launig endet:

„Wir schweben sanft aus unsrer Welt
Der tollsten Abenteuer,
Ein jedes Fliegerherz ein Held,
Am Motor und am Steuer..."

Diese Behauptung gilt — wie gesagt — cum grano salis. Aber wer für Leistungen da oben, wo es fürchterlich sein kann, sein Eisernes Kreuz I. Klasse abbekommen hat, hat es sich ehrlich „ersessen". Wie manche Auszeichnung fiel oft Offizieren zu, die bei den hohen Stäben Intelligenz und treueste Pflichterfüllung als Äquivalent aufwiesen; der Dienst bei der Flugzeugwaffe erfordert eiserne Energie und täglichen Todesopfermut! Da es bekanntlich keine jüdischen aktiven Offiziere gibt und nur in Bayern vor dem Kriege Reserveoffiziere angetroffen wurden, gab es keine bei höheren Stäben ordeneinheimsende jüdische Offiziere. Die jüdischen Träger des „Eisernen" haben sich diese Auszeichnung redlich und mühselig im Feuerregen geholt, keine Anciennität, kein Schatten eines höheren wohlwollenden Vorgesetzten, keinerlei Beziehung hat ihnen diese Auszeichnung eingebracht. In der vordersten Linie hat der Jude es sich erkämpft nach Schillers Spruch „Und setzet Ihr nicht das Leben ein", ein Spruch, der neben dem Grabenoffizier vor allem dem Flieger gilt. Wenn also Dutzende von „Eiserner erster" von Juden erflogen wurden, dann ist das wohl nicht der letzte Beweis ihrer Ertüchtigung. Nennen wir hier einige: Den Fliegerleutnant Richard Scheuer aus Mainz, den Fliegerleutnant Hermann Back, Sohn des Smichower Rabbiners Dr. S. Back (später in Prag). Vor dem Kriege war Back Prokurist der Firma Orodi-Back, Konstantinopel. Ferner der Unteroffizier Hans Lustig, Sohn des Simon Lustig aus Radzionkau in Oberschlesien, der neben dem Eisernen Kreuz das Fliegerabzeichen besitzt. Als Flugzeugführer erwarben sich das Eiserne „erster" der Vizefeldwebel Kurt H. Weil, Sohn des Lehrers B. Weil in Kirn an der Nahe, sowie ein bayerischer Fliegerleutnant Marx, der in Österreich wohnhaft war, auf

Albatros oder L. V. G.-Doppeldecker als Flugzeugführer (zuerst als Vizefeldwebel) flog. Marx ist vermutlich identisch mit dem jüdischen Fliegerleutnant Adolf Marx der 5. bayerischen Feldfliegerabteilung. Auch die folgenden sind Ritter des Eisernen Kreuzes I. Klasse.

Aus Mannheim stammt der Kampfflieger Paul Künstler (Tullastraße), der über fünf Abschüsse feindlicher Flieger erzielte. Drei Abschüsse wurden ihm nicht angerechnet.

Ein Frankfurter ist der Flugzeugführer Edgar Rosenbaum (Sohn des Alex Rosenbaum), Fliegerschütze der Vizefeldwebel Alfred Regensburger, Sohn des Fabrikbesitzers Max R. in Fürth. Die Nummer des „Hamburger Familien-Blattes“ vom 13. Dezember 1917 brachte das Bild des Fliegerleutnants Rüdenberg aus Hannover. Rüdenberg ist der Bruder des Professors Rüdenberg von den Siemens-Schuckertwerken in Siemensstadt.

Da die Antisemiten bekanntlich den Juden den Vaterlandsverrat durch Überlauf andichten — obwohl die Fälle von Deserteuren und Verrätern fast nur Nichtjuden betreffen —, so soll auch der Vollständigkeit halber nicht die Gefangennahme von Fliegern verheimlicht werden. Allerdings ist dieser Übergang zum Feinde



Ltn. Leopold, Flieger-Abtlg. 285

nicht so gemütlich gewesen wie das Feiern der Kaisergeburtstage in den Heimatgarnisonen, wo ein Teil der Antisemiten ihren Mut durch Reden und Redensarten bewiesen. Das folgende Erlebnis betrifft einen jüdischen Fliegerleutnant Leopold aus Frankfurt am Main, dessen Kriegstagebuch bei seiner Flucht aus der Gefangenschaft bei der Wiederergreifung durch die Franzosen fast verlorengegangen wäre:

„... Aber es kam ein Tag, an dem unser Vogel nicht mehr zurückkehren konnte. Der Feind hatte für den 20. August einen Angriff auf unsere gesamte Verdun-Front vorbereitet. In Übereinstimmung mit unseren Photographien hatte der deutsche Nachrichtendienst genaue Zeit und Stunde feststellen können. Da mußte alles aufgeboten werden. Meine Maschine hatte auf Befehl des A. O. K. startbereit zu sein. Erst abends gegen 5 Uhr konnten wir fliegen. Alles ging gut und wir kamen ohne einen Schuß über die Fronten. Ich machte fleißig meine Aufnahmen, sah auch auf den französischen Flugplätzen Maschinen zu meiner Verfolgung starten, aber ich hoffte fertig zu sein, bis sie heran wären. Mein Unglück war, daß ich auf dem Rückwege die Sonne im Rücken hatte. Das nützten drei französische „Spad"-Einsitzer aus und griffen (etwa 60 km hinter der feindlichen Front in 5200 m Höhe) an. Zwei hatte ich gesehen. Als ich sie beschoß, drehte der eine „Loopings", um aus meiner Geschoßgarbe herauszukommen, der andere ging hinab. Da zog mich Lüttich am Arme. Er deutete nach oben! Herrgott, da kam noch ein anderer! Wenn der schoß ...! „Schnell das Maschinengewehr! Ihn wenigstens aus der Bahn treiben! So darfst du nicht untergehen", das sind meine Gedanken — da bäumt sich mein Vogel zu Tode getroffen auf. Der Propeller saust hinab. Brandgeruch! Feuer? Verbrennen bei lebendigem Leibe? Gott sei Dank! Da wirft Lüttichs Hand den Zündungshebel herum. Und nun klatschen die feindlichen Kugeln in Massen auf uns nieder; und in schwerster Stunde verließ mich mein kampferprobtes Maschinengewehr? War es getroffen? Ich brachte nur immer einen, zwei Schüsse heraus. Dagegen wurden die Herren Franzosen immer frecher. Da wurde unser Steuer getroffen, die Kühlung aufgerissen, Spanndrähte hingen herum, und im Nu standen wir auf dem Kopf. Nie werde ich das Todessingen der Spanndrähte vergessen. Mit rasender Geschwindigkeit sausten wir hinab. Ich fühlte, das war der letzte

Kampf. Wir sahen uns beide an. Jeder las im anderen Auge, daß es vorbei war. Fern leuchtete noch einmal die rauchende Frontlinie auf, die Gedanken eilten noch einmal zu den geliebten Menschen in die Heimat und baten um Vergebung. Dann erwartete ich zusammengekauert den Gnadenstoß. — Ich hörte kein Krachen, kein Stoßen, sah nur im Halbschlummer dicke Bäume wie Streichhölzer zersplittern, dann hatte ich ausgelitten. — — —

Aus einem Trümmerhaufen zieht man zwei „aviateurs boches" (Schreckensausdruck der französischen Bevölkerung gegenüber deutschen Fliegern) bewußtlos hervor. Der schwere Motor hat sich tief in die Erde eingewühlt, alles ist zerfetzt, zerbrochen und vernichtet, nur diese beiden nackten Menschenleben scheinen erhalten. Dann erwachen sie, fremde Laute dringen an ihr Ohr. Natürlich, sie müssen beim Feinde sein. Und nun sehen sie auch die hellblaue Franzosen-Uniform. Kein Zweifel, sie sind Gefangene. Ein furchtbares Schicksal! Aber sie haben den Tod gesehen, und der ist härter! Und das gibt ihnen Mut und Trost! — Nach kurzem Verhör bei einem höheren französischen Offizier wurden wir beide im Auto fortgebracht. Der heiße Sommertag ging zur Neige. Das scharfe Tempo des Wagens brachte uns eine erquickende Kühlung. Wir hielten in Souilly, das uns ja von „obenher" sehr bekannt war, denn es gab da einen Flugplatz und ein Gefangenen-Sammellager. Hier wieder Verhör durch Flieger-Offiziere. Abends gegen 10 Uhr Ankunft im Lager. Alles ist dunkel — deutscher Fliegerangriff. Lüttich kommt in die Mannschaftsbaracken, ich zu den ebenfalls heute vor Verdun gefangenen 100 bis 150 Offizieren, unter denen ich gleich einige Kameraden meines früheren Regiments 168 entdeckte. Nach einigen Tagen besuchten mich zwei französische Flieger. Sie hatten gegen uns den Luftkampf ausgefochten, und der Sieg war dem Adjutant Herbelin der französischen Jagdstaffel 81 zugesprochen worden. „Vous vous êtes battus bravement" (Ihr habt Euch tapfer geschlagen) sagte er zu mir und reichte mir die Friedenszigarette. Auf die Frage nach dem dritten Flieger, der in den Kampf eingegriffen hatte, antwortete er „descendu" (zur Landung gezwungen), was sehr zur Hebung meiner Stimmung beitrug."

Vielleicht entschließen sich einige jüdische Flieger, ihre Kriegserlebnisse niederzuschreiben. Im Rahmen dieser gedrängten Darstellung kommt die Erfassung der Persönlichkeiten zu kurz. Bis-

marck hat einmal mit Recht die Bedeutung der Imponderabilien hervorgehoben. Die paar nackten Tatsachen, die wenigen dürftigen Worte, die dem Fliegerleben und der Fliegerlaufbahn jedes einzelnen gewidmet sind, lassen höchstens ahnen, welche hingebende Einstellung, wieviel bewußte, kraftvolle Zurückstellung der eigenen Lust- und Lebensempfindungen stets gewertet werden müßte. So wenn z. B. der Volksschullehrer Jakob Ledermann aus Czempin in Posen trotz antisemitischer Ausschreitungen sich die schwersten Aufgaben im Krieg stellt. Von der Beförderung als Jude



Ledermann

ausgeschlossen und übergangen, gesellschaftlich als Jude zurückgesetzt, verdiente diese Hingabe und Selbstaufopferung um so größere Anerkennung.

Ledermann ist 1917 in Elbing, Bromberg und bei der Jagdstaffelschule von Nivelles ausgebildet und führte sich bei dem Jagdgeschwader 2 des Hauptmanns Berthold (Jagdstaffel 13) sofort gut ein. Sein erster Luftkampf bringt ihn mit zwei Spads zusammen, von denen er den einen brennend herunterschießt, der andere entflieht, nachdem Ledermann so nahe an ihn herankam, daß er selbst in den Propellerwind kam.

Nach verschiedenen Kämpfen mit feindlichen Fliegern gelingt es ihm, einen gepanzerten französischen Doppelsitzer, der die deutsche Infanterie belästigte, und einen französischen Einsitzer, in dem der

Großes Hauptquartier, den 16. September 1918

An den

Offizier-Stellvertreter Ledermann

in der Königlich Preußischen Fliegertruppe.

Vaterländische Freunde der Luftstreitkräfte haben mir eine Geldsumme zur Verfügung gestellt, die ich zur Schaffung eines

Ehrenbechers

für den Sieger im Luftkampfe

verwendet habe.

Es ist mir eine dankbare Freude, Ihnen als Anerkennung für die im siegreichen Gefecht bewiesene Tapferkeit den Becher überweisen zu können.

Der Kommandierende General
der Luftstreitkräfte.

Allerhöchst mit Wahrnehmung beauftragt



v. Hoeppner

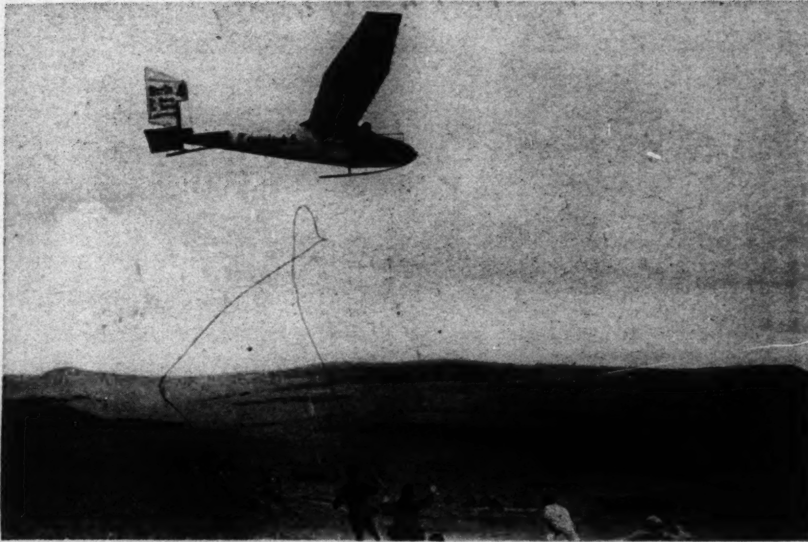
Generalleutnant.

bekannte Flieger Leutnant Thomas saß, abzuschießen. Leider war bei diesem Kampf das eigene Flugzeug durch viele Treffer so beschädigt und er selbst schwer verwundet, daß der deutsche Flieger neben dem Feind, der einen Bauchschuß hatte, niedergehen mußte. Gefangenschaft, fünf Operationen und jahrelanges Siechtum sind die Folgen dieses Kampfes. In den Gefangenenlagern wegen seiner deutschen Haltung geschlagen und gepeinigt, bemühte er sich, 1919 als Schwerkriegsverletzter ausgeliefert, sodann mit Freiherrn v. Lersner um die Freilassung der zurückgebliebenen Kriegsgefangenen.

Der bescheidene Kriegsinvalide, dessen Bein mühselig in den nächsten Jahren zusammengeflickt wird, sitzt zuerst am Schreibtisch, um in der Organisation des Reichsbundes jüdischer Frontsoldaten seine reiche organisatorische Fähigkeit zu beweisen. Endlich — wenn auch halb gelähmt — wieder etwas flügge geworden, zieht er in die Rhön, um mit Kameraden dieses Bundes der Segelfliegerei zu dienen, wo er beim ersten Fliegen sich gleich die Preise des Tages holt...

Die Segelfliegerei in der Rhön ist auch nicht frei von jüdischem Einfluß. Das beste Segelflugzeug des Jahres 1924 „Konsul“, im Besitz der Segelflugzeuggruppe Darmstadt, ist von einem Juden gestiftet worden, was natürlich erst recht die antisemitischen Hetzreden entflammte. Nachdem schon früher viel von Juden geflogen wurde, erschien diesmal Ledermann mit zwei Kameraden vom „Frontbund“. Es ist hier nicht der Ort, eingehend über seine Erfolge auf der Wasserkuppe zu berichten. Es mag nur der Bericht der Deutschen Allgemeinen Zeitung vom 15. August 1924 zitiert werden:

> Besonders erwähnt sei der erste Flug des Vorwettbewerbs, der vom Berliner Lehrer Ledermann, einem ehemaligen Jagdflieger, auf dem von Espenlaub erbauten Flugzeug „Berlin“ ausgeführt wurde. Ledermann, der schwerkriegsbeschädigt ist, saß zum ersten Male in einem Segelflugzeug. Wie ein Raubvogel mit ausgebreiteten Schwingen, der Schwerkraft entzogen, zog seine Maschine im blauen Äther ihre Bahnen. Es ist zu begrüßen, daß, während unsere Reichshauptstadt 1923 neben dem schwanzlosen Eindecker „Charlotte“ der akademischen Fliegergruppe der Technischen Hochschule Charlottenburg nur durch eine ältere Schulmaschine des Berliner Segelflugvereins vertreten war, nunmehr durch die freitragende „Espenlaub“ „Nr. 5“. (Spannweite 15 Meter, Länge 5 Meter, Flächeninhalt 14 Quadratmeter), die Herren Dr. Sultan, Dr. Rabau und Ledermann in die Möglichkeit versetzt worden sind, bessere Resultate als bisher zu erzielen.



Ledermann als Segelflieger in der Rhön 1924

Die ganze Presse schrieb anerkennend über die Leistungen Ledermanns, der insgesamt vier Preise erhielt. Technische Mängel seines Apparates ließen ihn zweimal abstürzen, das letzte Mal konnte der Flieger unter einem Trümmerhaufen, wenn auch unversehrt, hervorgeholt werden. Verglichen mit seinen Konkurrenten war Ledermann mangelhaft ausgestattet, als Segelflieger ein Neuling, der überdies durch seine Beinlähmung schwer beschädigt war.

So ist diese letzte Friedensleistung Ledermanns auch ein hübsches Bravourstückchen gewesen, das sich vor manchen andern Husarenstreichen nicht zu verstecken braucht. —

Wenn man einmal die „Kultur"geschichte des großen Krieges schreibt, so darf das Kapitel: „Der Soldat in der Gefangenschaft", eine Episode viehischer (nicht menschlicher) Roheit, nicht fehlen. Ein trauriges Kapitel daraus bildet die Behandlung der Flieger in den Gefängnissen und Zuchthäusern, wohin sie ein offenes Wort, eine Beschwerde, eine Gegenrede, die als Insubordination und Widersetzlichkeit, als Aufruhr oder Verschwörung gedeutet wurde, brachten. Rücksichtslos verfielen auch Schwerverwundete der Einkerkerung, wobei alle Formen des Mittelalters, Prügel, Hunger, Fesselung, Beigaben zu ihrer seelischen Erniedrigung waren.

Gefangenschaft war für den deutschen Flieger in Frankreich nicht Erlösung vom Kriege, sondern die Potenzierung der Schrecken und Gefahren für das eigene Leben, die völlige Entrechtung. Ein Schrecken ohne Ende, ohne Pausen, ohne Lichtblicke.

Darum ist die Gefangennahme eine weitere Etappe der grauenvollen Erlebnisse der Flieger gewesen, die niemals freiwillig von einem Piloten mit gesunden fünf Sinnen angestrebt werden konnte.

Der Referendar Walter Hauk aus Steinau (Oder), jetzt in Breslau wohnhaft, meldete sich kriegsfreiwillig bei einem Kavallerieregiment, avancierte rasch zum Reserveleutnant und tat Dienst als Ordonnanzoffizier bei Liman-Sanders, von wo er sich zu den Fliegern meldete.

Abgeschossen, kam er in englische Kriegsgefangenschaft. Nach allerlei Erlebnissen aber glückte ihm sein Ausbruchversuch (besser als dem vorher zitierten Kameraden Leopold). Er entwich und kam nach Deutschland zurück.

Für Juden und Judenstämmlinge war das Avancement bei der Kavallerie im Kriege ein Weg voll Tücken und Hindernissen, bei den Fliegern ging der „Aufstieg“ noch schwieriger. Die Marineflieger haben überhaupt keine Juden in das Offizierkorps hineingelassen!

Das erfuhren die jüdischen Flieger, die bei dieser Truppe dienten, u. a. der Flugzeugobermaat Rosenberger (Mitglied der K.C.-Verbindung Viadrina—Breslau) und der Dipl.-Ing. Ernst Steinitz (jetzt in Berlin). Auch Steinitz meldete sich 1914 kriegsfreiwillig und ward 1916 als Flieger ausgebildet, wo er bis 1917 als Fluglehrer in Putzig die Flugschüler anlernte. Zuerst auf der östlichen Front u. a. mit dem Belegen der Insel Ösel mit Bomben tätig, fungierte er dann bei der Marinelandfliegerabteilung in Seebrügge. Bei einem Kampf abgeschossen, geriet auch Steinitz, über dessen Eignung zum Flieger und zum Offizier Dokumente der Vorgesetzten, besonders des Kommandeurs, vorliegen, in englische Gefangenschaft. Es sei hier, um nicht antisemitische Einwände aufkommen zu lassen, bemerkt, daß von allen jüdischen Fliegern, die in feindliche Gefangenschaft gerieten, kein einziger sich etwa „verflogen“ hatte, sondern daß alle nach einem unglücklichen Luftkampf, zumeist mit einer größeren Zahl von Gegnern, abgeschossen wurden.

Ein Fliegeroberleutnant Hans Friedländer liegt zur Zeit der Abfassung des Buches in der Klinik des Professors Weigand in Hamburg an Gesundheitsstörungen, die auf den Krieg zurückzuführen sind. Friedländer, der aus Breslau stammt, flog von Anfang 1915 bis November 1917 als Artilleriebeobachter an der



Fliegeroberleutnant Friedländer

Westfront. Von dort bekam er ein Kommando nach Palästina, wo ihn ein englisches Geschwader abschoß und schwer verwundet gefangennahm. Ende November 1919 wurde er aus englischer Gefangenschaft entlassen.

Die Schreibfeder und den Kontorsessel beherrschte ebenso der ehemalige Leutnant Martin Jacobowitz, Beamter der

Dresdner Bank und Sohn des Herrn Hermann Jacobowitz in Breslau. In Gandau ausgebildet, war Jacobowitz vom Juni 1916 dem Kampfgeschwader 1 der Obersten Heeresleitung zugeteilt und mehrfach an der Somme abgeschossen. Im Herbst beteiligte sich das Geschwader an der Offensive gegen Rumänien und ab Januar 1917 an den Kämpfen in Mazedonien, wo Jacobowitz bei einem Bombengeschwaderfluge so schwer getroffen



Gustav Samuel und sein Flugzeugführer

wurde, daß ihm ein Bein bis auf den Stumpf von 9 cm amputiert werden mußte. Trotz seiner schweren Verwundung gelang es ihm noch, den gegnerischen englischen Kampfeinsitzer abzuschießen!

Gleichfalls schwer verletzt und sechs Jahre lang deshalb behandelt und fünfmal operiert wurde Gustav Samuel (aus Rodalben in der Pfalz), beim Angriff der Engländer bei Achiet-le-Grand am 23. August 1918 schwer verwundet.

Gustav Samuel wurde erstmalig am 30. Oktober 1914 bei Schloß Hollebeke als Gruppenführer des J. R. 22 (bayer.) ver-

Leutnant d. R. E. Schäffer hat im Felde meinem Regiment von April 16 bis Juli 17 angehört. Derselbe war ein stets zuverlässiger Offizier, voll Eifer und Pflichttreue, und ist derselbe trotz schwerer Verwundung stets wieder zur Kampffront gekommen. Als der Ruf nach Fliegeroffizieren erscholl, hat er sich sofort dazu zur Verfügung gestellt.
Ich bin überzeugt, dass Lt. Sch. auch in einem anderen Berufe Tüchtiges leisten wird.

du Vignau

Oberstleutnant und (im Felde) Kmdr.
des Res. Inf. Reg. 82, jetzt Kmdr.
des Jäger. Batl. Graf Yorck (N: 20)

z. Zt. Spandau, 1. 10. 19.

wundet und meldete sich noch ungeheilt wieder ins Feld, wo er im 4. bayer. R. J. R. alle weiteren Kämpfe mitmachte. Zum Fliegerschützen ausgebildet, absolvierte er (bei der bayer. Schutzstaffel Nr. 22) 24 Frontflüge zur Begleitung von Artillerie- und Infanteriefliegern zur Sicherung gegen Jagdflieger. Infolge des antisemitischen Geistes der Staffel oder des Staffelführers zu einer Ersatz-Maschinengewehr-Kompagnie nach Lager Hammelburg abgeschoben, meldete er sich wieder freiwillig ins Feld und blieb beim 5. bayer. R. J. R., bis er schwer verwundet den Engländern in die Hände fiel. Durch Vorschlag seines früheren Bataillonsführers erhielt Samuel noch nachträglich das Eiserne Kreuz I. Klasse als Pflaster für die beträchtliche Wunde.

Nicht jeder jüdische Flieger ist auf der Wahlstätte geblieben, und man kann auch nicht von jedem jüdischen Flieger erwarten, daß er sein Leben einbüßte. Einige sind z. B. so schwer verwundet oder sonstwie verunglückt, daß sie das Fliegen aufgeben mußten. Man kann wohl kaum von Drückebergerei sprechen, wenn man hört, daß diese jüdischen Flieger vorher auch schon verwundet waren und daß von ihrer Fliegertätigkeit, die, welche sie beobachtet haben, in aller Anerkennung sprechen (was uns wahrheitsliebende Antisemiten nicht hindern wird, trotzdem weiter von jüdischer Feigheit zu sprechen). So verunglückte z. B. im September 1918 der Flieger Ernst Schäffer aus Breslau. Du Vignau, ein Infanteriekommandeur des R. J. R. 82, spricht von ihm: „Er war ein stets zuverlässiger Offizier, voll Eifer und Pflichttreue, und ist derselbe trotz mehrfacher Verwundung stets wieder zur Kampffront gekommen." Reinecke, Hauptmann und Staffelführer der Flieger-Abtlg. 210, lobt seine zahlreichen Flüge über den Feind und seine wertvollen Meldungen, die ihm das Eiserne Kreuz I. Klasse, das Beobachtungszeichen usw. eintrugen.

Ähnlich erging es dem Kunstmaler Willy Wolff, der nach 3jährigem Frontdienst im November 1917 zur Flieger-Abtlg. 287 im Westen kam, wo er noch 87 Kriegs- und Feindesflüge absolvierte. Nach 33 Frontflügen erhielt Wolff, der bereits bei der Infanterie seine Beförderung zum Offizier verdient hatte, das Fliegerabzeichen, später für besondere Leistungen bei der Offensive am Chemin des Dames das Eiserne Kreuz I. Klasse. Auch Wolff hat sich einen silbernen Becher im Luftkampf erstritten, wobei er

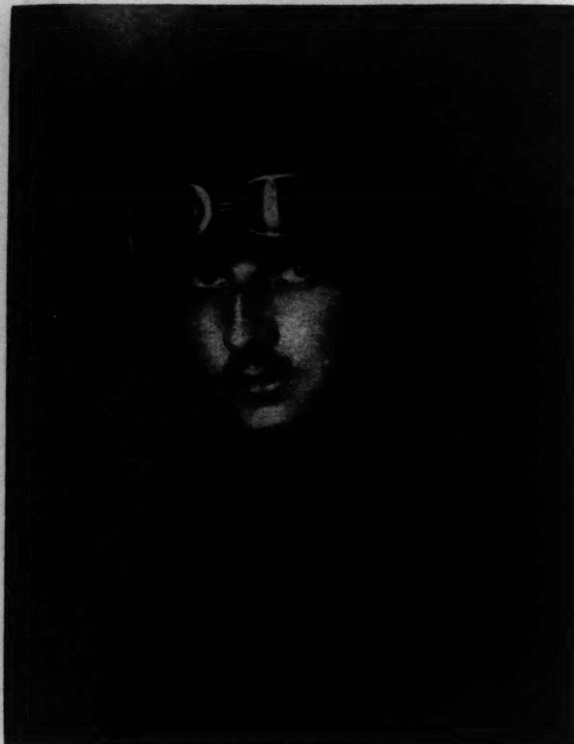
zwar selbst durch 3 Schüsse in den Motor herabgeholt wurde, aber doch den Gegner, einen englischen Sopwithkampfeinsitzer, abschoß.

Wolff lebt in München, und aus München stammt auch der nächste Flieger. Hier kann bemerkt werden, daß in jeder jüdischen Gemeinde Deutschlands Flieger getroffen wurden; Hamburg, Breslau, Köln, Nürnberg, Frankfurt usw. Verhältnismäßig am wenigsten unterrichtet sind wir über die Berliner Juden, wo durch stetes Nachfragen immer wieder neue Flieger zur Kenntnis kommen, über die leider gar keine Nachrichten zu bekommen sind, zumal falsche Bescheidenheit die Flieger selbst fast nie Auskunft geben läßt.

Drei feindliche Abschüsse, die nicht anerkannt wurden, da die Zeugen nicht genau gesehen hatten, meldete der Ltn. d. Res. bei den Fliegern Leopold Ballin, ein bekannter Münchener Fabrikant. Hierzu sei bemerkt, daß einzelne Kommandeure das Abphotographieren der abgeschossenen Gegner verlangten. Man denke sich diese Zumutung z. B. bei einem Kampf, bei dem Ballins Maschine selbst 23 Treffer erhalten hatte, bei dem das Höhensteuer und die Verwindung abgeschossen war, ein andermal war



Kunstmaler Willy Wolff (München)



Heimann

der 1. Zylinderblock und das Auspuffrohr weggrasiert. Am 22. 4. 18 erhielt Ballin das Eiserne Kreuz I. Klasse mit folgendem Ausweis:

„Gemäß General-Kd. II E. A. K. II c Nr. 700 vom 22. 4. 18 wurde im Namen Sr. M. des Kaisers dem Vzf. Ballin, Leopold, das Eiserne Kreuz I. Klasse verliehen, weil er sich in mehr als 41 Flügen über den Feind in der Abwehrschlacht in Flandern, sodann bei der Gruppe Lille vom 15. 12. 17 bis 20. 3. 18 in zahlreichen Schutzflügen und nun wiederum in sämtlichen Schlachtflügen in der Durchbruchschlacht bei Bapaume, sowie vor Arras, wie nunmehr jetzt vor Armentières als rücksichtsloser Beobachter bewährt hat, der bis auf 30 Meter herabstoßend die stürmende Infanterie begleitete.

Für die Richtigkeit, im Felde, 22. 4. 18.

gez. Müller,

Oberltn. u. Staffelführer der bayer. Schlachtstaffel Nr. 25.“

Ballin, der im Besitz des Fliegerschützenabzeichens und hoher bayerischer Orden ist, führte die Schlachtstaffel 30 geordnet nach Fürth zur Demobilisation zurück, nachdem er vorher bei der Schutzstaffel 25 gewesen war.

Nicht jeder Leser hat trotz aller Beispiele einen wirklichen Überblick über das alltägliche Gefahrvolle des Fliegerhandwerkes. Darum mag ein kleiner Ausschnitt aus dem Flugtagebuch des Flugzeugführers Siegfried Heimann (geb. 1894 in Oberdorf in Württ.) das Leben des Fliegers plastisch wiedergeben. Heimann hat z. B. ein Bombenmunitionsdepot hinter Noyon in die Luft gehen lassen, das 7 Stunden hell bis auf 1000 Meter Höhe brannte. Das Armeeoberkommando hat den jüdischen Flieger deshalb im Tagesbefehl belobt. Heimann flog die gefährlichste Maschine ihres „Stalles“, Rumpler 7, auf der alle stürzten. Sein Hauptmann Eichhorn wollte Heimann bei seiner Versetzung nach Palästina nicht weglassen.

Es folgen nun einige Tage aus dem Flugtagebuch:

11. April 7.15—8.30. Inf.-Flug, 400 Meter Höhe, D. F. W.-Maschine.

Bei Steenwerke durch M.-G.-Feuer von unten 1 Treffer im rechten Pelzstiefel, 1 Schuß am Gesicht (r. Backe) vorbei, 1 Treffer durch Patronkasten, 1 Schuß zwischen Knüppel und Benzintank. Rege feindliche Fliegertätigkeit.

Derselbe Tag 8.30—9.45. Art.-Flug, 3000 Meter, 224 (Maschine).

1 Engländer durch K. E. brennend abgeschossen bei Quesnoy. Sonnenböen.

13. April 1.50—2.30. Res.-Ltn. Grelle, Inf.-Flug bei Bailleul, 300 Meter, D. F. W. 224.

Sehr böig. Nach der Landung durch Rollen in einen Graben Spieren abgebrochen.

15. April 3.50—5.10. Inf.-Flug, 100 Meter, D. F. W. 222.

Äußerst heftiger Nordostwind.
Zirka 6—8 Kilometer hinter feindlichen Linien in 80—150 Meter Höhe geflogen. Um 4.05 deutschen Angriff begleitet.
Starkes Flakfeuer und M.-G.-Beschießung von der Erde.
Deutsches Trommelfeuer.
Zirka 15 Treffer, darunter Schuß durch linken und rechten Hauptholmen, Schuß durch Rohr des Höhensteuers und Schuß durch r. Verwindungsklappenholmen.

17. April 10.50—11.45. Art.-Flug, 100—1300 Meter, D. F. W. (224).

Wolken von 150—200 Metern Höhe.
Über den Wolken geflogen und Orientierung verloren.
Nachher unter den Wolken.
Luft ruhig. Viele deutsche Maschinen getroffen.

Nach einigen weiteren Flügen kommt die Eintragung:

4. Mai 10.30—12.30. Art.-Einsch., 400—3000 Meter, D. F. W. 224 mit Ltn. Grelle.

Haufen Wolken von 300—800 Metern.
Von 11 Engländern angegriffen worden über der Front.
Beobachter 200 Schuß verfeuert.
Von den Engländern vollkommen eingekreist, von 3000 Metern in steilstem Gleitflug unter kleinen Kurven bis auf 200 Meter heruntergegangen. Über 200 Kilometer Geschwindigkeit. Von den Engländern nahezu eingeholt bis 75 Meter Entfernung. Von 3 zugleich beschossen.

8. Mai 7.15—8.05. Art.-Einsch., 400—1800 Meter.

Wegen starken Dunstes und daher schlechter Sicht nicht gelungen.

9. Mai 7.00—7.15. F.-T.-Probe, 1200 Meter.

Wolken in 80 Meter Höhe bis 1000 Meter.

9. Mai 2.35—5.15. Art.-Einsch., 1500—2000 Meter.

Äußerst rege feindliche Fliegertätigkeit.

16. Mai 7.19—7.55. Lichtprobe, 3000 Meter, D. F. W. 204.

16. Mai 11.11—1.02 mit Ltn. Grelle, 1400—2000 Meter.

3 englische Geschwader. Einmal von 3 Engländern von oben angegriffen, während 3 Engländer unten hinterm Schwanz hingen. Viel Flakfeuer. Mittags sehr böig.

17. Mai 12.05—2.00 mit Ltn. Grelle, Art.-Einsch., 1500—2000 Meter.

Luftkampf mit 8 Sopwith in 1500 Meter Höhe. Aus den Wolken stoßend aus zirka 150 Metern Entfernung überraschend von hinten angegriffen und sofort beschossen.
Durch Kurven und Abrutsch bis auf 800 Meter heruntergekommen. Dauer des Luftkampfes 12 Minuten. Treffer durch Pneumatik und Propeller kaput.

20. Mai 6.20—8.18 usw.

6.50 von oben überraschend durch 5 Engl. K. E. angegriffen und beschossen. Durch Kurven weggekommen.
6.55 großer feindl. Angriff. Schlagartig einsetzendes Trommelfeuer von Kemel bis Ypern.
Zweimal Meldung bei der Division abgeworfen.
Viele Batterien gemeldet . . . .

Das Hakenkreuz ist nach dem Krieg plötzlich durch die Landsknechte, die im Baltikum auf eigene Faust ihren Krieg führten, zu einem nationalen Heiligtum, zum Embleme aller Judenfresser geworden. Ernste Forscher haben den alten internationalen Charakter dieses Zahlen- oder Glückszeichens nachgewiesen. „Wenn jetzt

gesagt wird," schreibt Luschan in seinem Buch ‚Völker, Rassen Sprachen', „daß die Deutschen als Nachfahren der Germanen ein unbestrittenes Recht auf das Hakenkreuz hätten, so kann das als eine naive und kindische Entgleisung abgelehnt werden..."

Im wirklichen Krieg hatte man das Hakenkreuz noch nicht gesehen. Nur der Jude Fritz Beckhardt aus Wallertheim im Hessischen (Sohn des Herrn Abraham B.) hatte, wie die Abbildung zeigt, mit dem Hakenkreuz-Flugzeug seine Siege und Erfolge erflogen. Er ahnte allerdings nicht, daß sein populäres Zeichen, mit dem er das Eiserne Kreuz I. Klasse, den Hohenzollern mit Schwertern, die Hess. Tapferkeitsmedaille, den Hess. Ernst Ludwigsorden, das Flugzeugführer- und das Verwundetenabzeichen sowie einen für Tapferkeit im Luftkampf gestifteten silbernen Ehrenbecher sich erwarb, das Symbol kindischer Demonstranten würde, die auch ihm Mut und Ehre absprechen.



Flugzeug des Vizefeldwebels Fritz Beckhardt

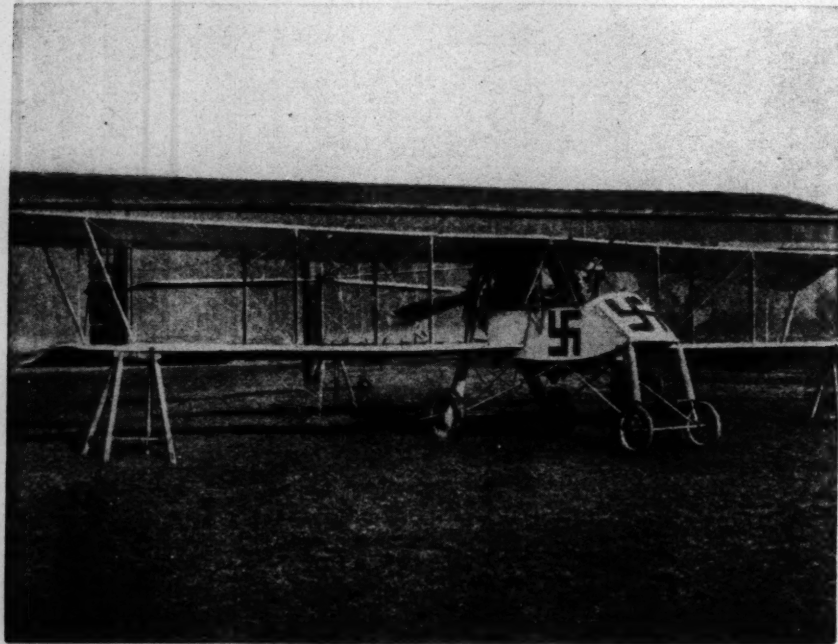
Fritz Beckhardt war unter Abenteuern zu Kriegsbeginn aus Frankreich nach Deutschland geflohen, machte hier als Freiwilliger den Krieg von Anfang an an der Westfront bei der Infanterie mit. In Hannover und Hamburg zum Flugzeugführer ausgebildet, kommandierte man ihn zuerst zum Flugpark 4 nach Gent und von da zu A.O.K., Abtlg. 3, Fernaufklärung, alsdann flog er bei der Schusta 11 und nach Ausbildung der Jagdfliegerschule 1 beim Jagdgeschwader 3, Jagdstaffel 11, Hauptmann Görzes.

Ein zweites Hakenkreuzflugzeug ist von einem anderen jüdischen Flieger auf französischer Seite abgeschossen worden. Die Abbildung ist gleichfalls beigegeben.

Unterm Hakenkreuz ist also im Krieg von Juden und Franzosen geflogen worden.

Wenn die Sache nicht so verteufelt ernste Seiten hätte, könnte man über die Dummheit und den Reinfall der Ritter vom Hakenkreuz lachen. Nun, die Burschen, die während des Krieges noch auf der Schulbank saßen, aber anscheinend etwas zu wenig gelernt haben, werden weiter ihr Heldenabzeichen auf Sandburgen der Ostsee, an sauberen Wänden der Häuser und an schmierigen Rinnen gewisser verschwiegener Örtlichkeiten anbringen...

Das Baltikum-Unternehmen wuchs sich bekanntlich am Ende zu einem Hakenkreuzzug gegen die Juden und die Judenrepublik aus. Die Eiserne Division brachte das Hakenkreuz aus Kurland mit. Nun führte vordem und, wie mitgeteilt wurde, noch heute die junge lettländische Fliegerwaffe das Hakenkreuz als ihr Abzeichen. Die von den Russen übernommenen Flugzeuge wurden in Riga



Abgeschossenes französisches Flugzeug

gleich nach der Revolution mit roten Hakenkreuzen übermalt, und dieses Zeichen übernahmen die Führer der Eisernen Division.

Aber auch die Eiserne Division, diese Hochburg des Rassenhasses, war ursprünglich verjudet. Alfred Grünfeld z. B. war einer ihrer Flieger, geboren am 7. 8. 1897 in Niederstetten, eingetreten am 4. 8. 1914 — also 17jährig — beim 3. bayer. J.-R. in Würzburg, kam bereits am 30. 9. 1914 ins Feld. Ausgebildet in Böblingen und Schleißheim als Maschinengewehr-Flugschütze, absolvierte er bei der Kampfstaffel 109 22 Frontflüge, bis er am 13. 3. 1918 am Kemel abgeschossen wurde und bis zum Sommer im Lazarett Lille lag.

Bei dem Baltikum-Unternehmen der Eisernen Division flog Grünfeld mit einem Kampfflugzeug, dessen Führer der Vizefeldwebel Seyffert war, bei der Staffel, die vom Hauptmann Wagner befehligt wurde.

Grünfeld ist Mitglied des Reichsverbandes jüdischer Frontsoldaten und hat bei einer Anwesenheit in Berlin diese Angaben belegt.

Die jüdische Drückebergerei ging also noch über den eigentlichen Krieg hinaus oder vielmehr die jüdische Aufdringlichkeit, sich sogar in ein Unternehmen zu mischen, das man so gerne in ein rein arisches umtaufen möchte. Bevor das Baltikum-Unternehmen zum Bandenkrieg herabsank, nahm Grünfeld seinen Abschied. Ob man ihm die Erinnerungszeichen dieses Kreuzzuges gegeben hat, entzieht sich der Kenntnis. Es ist auch ganz gleichgültig.

Zu den vielen freiwilligen Juden, die ihre Einreihung ins Frontheer kaum erwarten konnten, zählte auch der Bankbeamte Alfred Odenheimer aus Bruchsal. Mit den gelben Dragonern seiner Heimat machte er zwei Jahre den Krieg im Osten mit, um sich dann wiederum freiwillig zu den Fliegern zu melden; in Freiburg als Fliegerschütze ausgebildet, kam Odenheimer im März 1917 zum Kagohl 4 nach Frankreich. Bei seinen 63 Frontflügen wirkte er zum Teil als selbständiger Beobachter, zum Teil als Fliegerschütze. Bei der Hälfte der Flüge warf er Brandbomben bis zu 100 Kilogramm ab. Laut Verfügung Kogenluft am 13. 4. 1918 Nr. 120 796 Fl. I bekam Odenheimer das Fliegerschützenabzeichen.

Unter den Schauspielern gibt es viele lockere Vögel, wieviele davon wirklich „geflogen" sind im rein aviatischen Sinn, entzieht sich so lange unserer Betrachtung, als es dafür keine Zusammen-

stellung gibt. Aber ein übrigens durchaus ernster und vorwärts strebender Schauspieler Richard Neumann bei den Wiener Sarnobühnen ist als Freiwilliger in seiner Heimatstadt Dresden mit I.-R. 101 ins Feld gerückt, früh dekoriert, vom Juli 1915 als hervorragend tüchtiger Flieger ununterbrochen tätig gewesen. Er hat ungezählte Flüge über den Feind unternommen und viele Luftkämpfe bestanden. Noch im September 1918 wurde sein Flugzeug in Brand geschossen; er landete aber glücklicherweise unver-



Odenheimer

sehrt. Ausgezeichnet wurde er mit dem Fliegerabzeichen, dem Eisernen Kreuz I. Klasse und noch einem höheren sächsischen Orden. Die Familie Neumann hatte insgesamt 4 Söhne beim Militär, wovon Siegbert N. am 27. Juni 1917 bei einem Sturmangriff fiel, Dr. Wilh. N. als Arzt tätig war und der Dipl.-Ing. Heinrich N. von Anfang bis Ende an der Front war und dreimal verwundet wurde. Trotzdem haben die Neumanns genug vom Antisemitismus zu hören und zu leiden gehabt, insbesondere wurden sie bei der Beförderung oft in der schnödesten Weise behandelt.

16½ Jahre ist der Kriegsfreiwillige E. Blumenthal, der am 17. August 1914 bei der Fca. 7 in Köln ankommt. Aber so ganz zufrieden ist der junge Herr Soldat noch nicht. Erst im Januar 1915 geht ihm in Döberitz als Flugzeugfunker das Herz auf. Nach der Prüfung schult er zwei Monate beim Versuchs- und Übungspark West-Terguier und wird beim Armeeflugpark V (Hptm. Keller) Pilot, von wo man ihn zur A. F. A. 203 (Jametz) schickt. Hier fliegt er sein redliches Teil, Tag aus, Tag ein, mit den üblichen Unterbrechungen. Am Lovemont-Rücken beschießt ihn der Gegner, so daß er mit blessiertem Flugzeug und blessiertem Arm noch gerade nach Hause kommt. Manschott ist dann sein Begleiter. Die zwei folgen einem Fremden bis 80 Kilometer hinter der Front und schießen ihn 110 Meter über dem Dorfe Charny ab. Über Marville drückt Blumenthal nachher einen Caudron herab, dessen Besatzung (zwei Offiziere) gefangen genommen werden kann.

Zuletzt ist Blumenthal Mitglied der Staffel Bölcke. Antisemitische Ausschreitungen hatten ihn gerade zu Bölcke verschlagen. Blumenthal, der nun das vierte Jahr flog, war ein umsichtiger und tüchtiger Flieger. Aber mit des Geschickes Mächten ist für den Flieger kein ewiger Bund zu flechten. Ein Absturz im Sommer 1918 aus 50 Meter Höhe endet noch halbwegs glimpflich. Der Kiefer ist durch Aufschlag auf das Maschinengewehr zerschmettert, und so macht Blumenthal den Rest des Krieges noch im Lazarett mit. Sein Kommandeur schickte ihm dorthin das Eiserne Kreuz „Erster Klasse".

Etwas ausführlicher müssen wir uns jetzt mit einem Manne befassen, der zwar nicht der erfolgreichste, wohl aber der interessanteste und vielleicht auch der idealistischste und hingebendste Flieger der deutschen Armee gewesen ist.

Am 10. Januar 1916 versandte Jacob Wolff ein Schreiben, das er eine Rechtfertigung nannte, an Freunde und Verwandte, mit Gedankengängen, die damals der breiten öffentlichen Meinung sicher unverständlich gewesen waren. Er schrieb u. a. vom Kriegsausbruch:

„Es wollte mir nicht in den Kopf, daß die europäischen Regierungen so kultur- und hilflos sein könnten, wegen einer Lappalie loszuschlagen, die drei kluge Menschen in einem Tage hätten

ordnen können.... Am 2. August stellte ich mich dem Bezirkskommando Hamburg zur Verfügung. Ich muß gestehen, daß mir diese selbstverständliche Pflichterfüllung schwer gefallen ist.“ Der geneigte antisemitische Leser wird natürlich annehmen, daß Jacob Wolff sein Leben liebte und nicht gerne die Lebensgenüsse, die er, der reiche Fabrikherr, sich leisten konnte, mit einem entsagungsvollen, gefahrreichen Schicksal an der Front eintauschen wollte. Wolff, der bei Kriegsbeginn bereits 46 Jahre zählte, hätte sich nicht mehr zum Dienste drängen müssen. Man kann bei einigermaßen funktionierender Logik also wirklich nichts gegen die Gedankengänge ins Feld führen, die Wolff für sein Zögern angibt. „Als Pazifist fühlte ich mich in bezug auf den Krieg frei von Mitschuld. Unausgesetzt hatten die europäischen Friedensgesellschaften gewarnt. Immer wieder hatten sie gepredigt, daß es nicht mehr ‚einen frischen, fröhlichen Krieg‘ geben könne, daß ein Krieg nicht mehr durch militärische Mittel zu entscheiden sei. Ferner prophezeiten wir den Verlauf so, wie er heute ist. Daß und warum der Krieg fünf Jahre dauern würde (geschrieben am 10. Januar 1916!), daß und warum er auslaufen muß wie das Hornberger Schießen. Daß er Europa nur Elend und Not bringen kann. Daß er es zum Vasallen Amerikas machen würde. Und noch manches mehr, was sich jetzt bewahrheitet. Wir forderten dringend die Einigung der paar Großmächte Europas. Das alles ist durch viele Schriften zu belegen.“

Wolff hatte diese pazifistische Agitation 28 Jahre lang in aufopferungsvoller Weise mitgemacht, in Wort und Tat diese Ideen zu verbreiten gesucht und u. a. mit einer Summe von 45 000 Mark der Bewegung die erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt. Aber mit stetem Grauen erkannte Wolff den Erfolg seines öffentlichen Wirkens: „Unsere Ernte war Lachen. — So kam mir der Gedanke: Die nicht hören wollten, müßten jetzt allein fühlen. Entscheidend für meinen Entschluß war jedoch die Erwägung, daß im Falle der Not niemand passiv beiseite stehen darf. Denke ich mir eine Insel durch zehn Menschen bewohnt, von denen neun, anstatt mit ihren Nachbarn eine Einigung anzustreben, vielmehr Pulver zu Pulver häufen, bis zur Selbstentzündung, und es kommt dann zu Mord und Todschlag mit solchen Nachbarn, dann darf auch der eine seine Genossen nicht im Stich lassen. Trotz erfahrener Unbill und trotzdem er überstimmt war.“



Ltn. Jakob Wolff (Hamburg)

Unter den Reichstagsabgeordneten antisemitischer Couleur sind eine Reihe jüngerer Leute, die den Krieg in der Heimat als unabkömmlich mitgemacht oder in der Etappe Heldentaten verrichtet haben; unter den Großindustriellen und den Fabrikanten gibt es wohl nicht viele, die, von ihrer Militärpflicht befreit, sich zum Dienste drängten. Wolff verließ seine 4000 Arbeiter und seine Fabrik in Hamburg, wegen der er selbst militärpflichtig sicher reklamiert worden wäre, und begab sich nicht, wie die Söhne der Reichen, dorthin, wo man in einer phantastischen Offiziersuniform in Automobilen die Landstraßen befahren oder in hübschen Motorbooten den Bodensee bewachen konnte.

Wolff nahm, um im Jargon gewisser Zeitungen zu reden, sein koscheres Geld, um auf Taube und Doppeldecker fliegen zu lernen, und im Besitz eines solchen Vogels, lupus in fabula, landete er bei der Flieger-Ersatz-Abteilung II in Adlershof. Bis dahin hatte noch niemand daran gedacht, das Alter der Flieger zu beschränken. Gerade in den Tagen, als Wolff in Berlin eintraf, hatte eine Verfügung das Alter der Flieger auf höchstens 28 Jahre festgesetzt. Wolff, der mit seinem Flugzeug, man könnte fast sagen feldmarschmäßig daherkam, Wolff, der seine Bruchversuche zu Hause absolviert hatte, zum Flieger ausgebildet, mit den Fähigkeiten ausgestattet, zeigen kann, was er leistet, der vom Heere nicht erst noch Unterricht haben muß, keinen Apparat erst gestellt zu haben braucht, hat sicher einen anderen Empfang erwartet. Frostig ist nicht das richtige Wort. Man ist gar nicht von ihm entzückt. Im Gegenteil, man will ihn nicht haben. Er soll ruhig nach Hause fahren, nach Hamburg zurück. Es gelingt ihm schließlich aber, in Adlershof bleiben zu dürfen. Ein gütiger, wenn auch seniler Vorgesetzter, der vom Fliegen keine Ahnung hatte, behält ihn. Viele Geschichten erzählt man von diesem Fliegerkommandeur, der leider keine Ahnung vom Betrieb besaß. Eine, die sich automatisch wiederholte, beschreibt Wolff in seinem trockenen Humor:

„Die Flieger sind schwer zusammenzuhalten. Wenn zehn fortfliegen, kommen niemals elf heim. Dagegen manchmal neun oder weniger. Das ist eine Sorge für den Führer. Besonders, wenn auf einem Exerzierplatz oder bei einem Kaffeegarten einer abgelegenen Stadt gelandet wurde. Der Grund solcher Außenlandungen ist dann meist, man hatte sich verflogen. Daß man da zufällig mit andern Flugzeugführern zusammentraf, lag sehr einfach daran, daß die sich auch verflogen hatten. Und daß dabei verschiedene Betriebsstoffe ergänzt werden mußten, ergab die große Entfernung ohne weiteres. Kam nun gar eine Nachfrage höheren Orts (nicht in der Fliegersprache gemeint) über die Tätigkeit Berliner Flugzeuge in der Gegend von Posen oder Dresden, dann galt es zu handeln. Die Kompagnie wurde versammelt, mußte stramm stehen, und der Rittmeister hielt eine Rede: ‚Es sind mir da wieder die gröbsten Vorhaltungen gemacht worden. Wenn es noch einmal vorkommt, sperre ich den Kerl ein. Ja, ich bestrafe höchst ungern, aber ich kann mir das nicht mehr bieten lassen. Ich sperr' den Kerl ein. Zwei Wochen Arrest. Ich kann mir nicht anders helfen. Es tut mir leid, ja sehr leid, aber ich sperre ihn unweigerlich ein. Wo ist der Kerl? Wo ist der Flugzeugführer, der außen gelandet hat? So, Sie sind es. Wie heißen Sie? — — Hm. — Was sind Sie? — — Jurist? So, was haben Sie denn studiert? — — Na, einerlei, ich habe es schon so oft gesagt, hören Sie doch endlich! Wenn Sie sich verflogen haben, dann sollen Sie sofort umkehren und hier auf dem

Platz landen. Nur hier, hier auf dem Platz. Ich bestrafe jetzt unweigerlich. So mach' ich nicht mehr mit. Was haben Sie an der Ostsee zu tun? — — Was, Orientierung verloren? Ich hab's doch so oft schon befohlen. Wollen Sie denn nicht verstehen? Sobald Sie merken, daß Sie die Orientierung verloren haben, sofo r r t haben Sie umzukehren. Wenn es nur ein einziges Mal wieder vorkommt, muß ich Sie bestrafen. Ob ich will oder nicht. Ich kann mir nicht wieder Grobheiten sagen lassen. Treten Sie ein.' — — Daß es mir also niemals wieder vorkommt, daß einer außenlandet. Ich will das nie wieder hören. Muß unweigerlich bestrafen." Und so fort, 10 Minuten lang. — „Was lachen Sie da? Hier gibt's nichts zu lachen. Ich befehle es ein für allemal; wer sich verflogen hat usw." noch 10 Minuten lang.

Wolff machte auch hier 60 Flüge allein. Es waren sogenannte Platzrunden zur Übung der Landung, Ziellandungen zur Übung des Landens auf einem bestimmten Punkt, ferner Pistolenlandungen, d. h. bei Abfeuern einer Leuchtpatrone war sofort der Motor abzustellen und so eine Art Notlandung zu machen; ferner Höhen- und kleine Überlandflüge.

Sein erster Passagier war ein Leutnant Meißner, 20 Jahre alt. Nach einem halbstündigen Sonnenflug über den Berliner Seen bedankte er sich und vertraute Wolff freudig und stolz an: „Wissen Sie, ich möcht' es Ihnen doch sagen, — das war mein erster Flug." „Dafür," entgegnete Wolff, „haben Herr Leutnant es sehr gut gemacht." „Wie meinen Sie das?" Nun war Wolff verlegen, log dann aber glatt (das gehört so zum Flugbetrieb): „Na, ich hab' es doch schon erlebt, daß die Leute in den Kurven Angst haben, rauszufallen und sich krampfhaft festhalten." „So," meinte er lachend, „na, ich hab' überhaupt keine Angst gehabt." — „Aber ich, Herr Leutnant, denn Sie waren mein erster Passagier." Das gefiel ihm. Und Leutnant M. machte noch manchen Flug mit Wolff zusammen.

Am 23. November wurde Wolff versetzt in die Kampf-Einsitzer-Abteilung I Mannheim. Hier empfing man ihn mit Entsetzen. Nach sachverständiger Meinung konnten nämlich nur Leute zwischen 17 und 22 Jahren eine Fokkermaschine gut fliegen. Immelmann und Bölke waren zusammen jünger als Wolff.

Wolff, der nicht wie die Kriegskombattanten vom Automobilkorps als Offizier eingezogen worden war, sondern als Vizefeldwebel zu den Unteroffizieren zählte, mußte nun ein neues Hindernis auftauchen sehen! Für Kampfeinsitzer wurden nur Offiziersflieger genommen. Im Frieden war es für den Juden unmöglich,

Offizier zu werden, und jetzt sollte wiederum der Flieger des Kampfeinsitzers nur ein Offizier sein. Wie sollte nun ein Jude zeigen, daß er auf dem gefährlichsten Posten sein Leben einsetzte? Frankl hatte sich rechtzeitig taufen lassen. Aber Wolff war nicht der Mann, in religiösen Fragen eine derartige Konzession zu machen. Sie erschien ihm mit Recht schimpflich und unehrlich. Nicht als ob er religiöse Anwandlungen gehabt hätte. Im Gegenteil, er war Freidenker und ein scharfer Gegner der Kirchen und der die Menschheit trennenden konfessionellen Verbände. Aber er wies auch später die vielen versteckten und offenen Aufforderungen, sich der christlichen Religion anzuschließen, zurück, wenn er auch dadurch gezwungen war, jahrelang nur im Mannschaftsverhältnis herumzulaufen. Und jeder, der gedient hat, weiß, wieviele große und kleine Annehmlichkeiten die Offiziersachselstücke mit sich brachten.

Endlich gelang es ihm, zum Flugpark V in die Etappe zu kommen und von hier zur Feldfliegerabteilung 34 in Cunel.

Die Hälfte seines Lebens
Steht der Soldat vergebens,
Die zweite Hälfte wartet er
Dann schon bedeutend ruhiger.

Ein Jahr lang hat Wolff sich wiederum damit verzehrt, zum Kampf zugelassen zu werden. Für Kampfeinsitzer wurden fast nur Offiziersflieger angenommen. Aber jetzt sollte er doch als Sperrflieger verwendet werden. Sperrfliegen ist eine Art Postenstehen in der Luft. Das Frontstück, das die Abteilung zu bewachen hat, umfaßt etwa 30 km Länge, über die feindlichen Fliegern das Passieren zu verwehren ist. Wolff bekommt endlich eine neue Maschine zugeteilt. Inzwischen hatte sich aber ein Unteroffizier Hillerscheidt, der mit ihm angekommen war, nach Belgien verflogen. Darauf wurden Hillerscheidt und Wolff sofort in die Etappe zurückversetzt. Hillerscheidt, ein bekannter Flieger und Fluglehrer, der an 4000 Flüge gemacht, genoß das allgemeine Fliegerpech, das jeder bei schlechtem Wetter haben konnte, besonders weil die Flächen (Flügel) des Eindeckers die Aussicht verhindern. Und Bruch gehörte zum Fliegerschicksal.

Wolff hatte bisher sich noch niemals verflogen und noch keinen Bruch gemacht, seine Papiere bewiesen, daß er ein um-



St. Quentin (Lilienthal)

sichtiger, gewissenhafter Flieger war. Wieder bat und bettelte er, an der Front bleiben zu dürfen. Sein Hauptmann gab zwar offen zu, daß die 5. Armee für Fokker nur Offiziersflieger wünsche. Aber er will ihn allenfalls doch behalten. Inzwischen wird Wolff nervös und unternimmt zur Unzeit seinen ersten Kriegsflug. Die Fähigkeit Wolffs, Geschautes und Erlebtes geschickt wiederzugeben, zeigt sich an seiner Darstellung seines Fluges vom 31. Januar 1916:

„. . . Wolken noch in etwa 1200 Meter Höhe. Deshalb mußte ich, um die Schützengräben im Auge behalten zu können, meine Sperre ausnahmsweise unter 1200 Meter fliegen. Trotz dieser geringen Höhe konnte ich meinen Flughafen, so oft ich hinsah, leicht erkennen. Das war allemal eine Beruhigung — leider, denn dadurch fühlte ich mich bezüglich der Orientierung bald stark und in der Folge überstark, und verbrauchte zuviel Aufmerksamkeit für andre Dinge. Die Nebendinge, die mich beschäftigten, zunächst: In der Luft hat man von Zeit zu Zeit die Propellerumdrehung am Tourenzähler zu kontrollieren, ferner den Höhenmesser zu beachten. Beides erfordert, trotz aller Übung, ständig ein bißchen Aufmerksamkeit. Bei Kriegsflügen kommt noch allerhand hinzu. Bald nach dem Start prüft man den Kompaß. Alsdann erprobt man das M.-G. (= Maschinengewehr) durch ein paar Schüsse. Auch das kostet etwas Zeit. Besonders dem Anfänger, der dreimal Probe schießt, wie ich es tat. Ferner muß man, um stets kampffähig zu sein, den Benzin im Verbrauchsbehälter,

der nur 20 Liter faßt, hin und wieder auffüllen. Man pumpt alle Viertelstunde etwa, nachdem gegen 10 Liter verflogen sind, aus einem Hauptbehälter, der 100 Liter faßt, dazu. Ich pumpte stündlich wohl achtmal.

Nun erfordert zwar jede dieser kleinen Arbeiten nur Sekunden, doch mich beschäftigten sie alle paar Minuten — jedenfalls mehr als notwendig. Überflüssigerweise wurde ich ein wenig befunkt. Schrapnelle platzten in meiner Nähe. Die dabei entstehenden schneeweißen und braunen Wölkchen ähneln kürbisgroßen Wattebäuschchen. Von Explosionen hört man wegen des Motorgeräusches nichts. Und die Bäuschchen sehen so harmlos aus, daß ihre Gefahr mir kaum bewußt ward. Immerhin war ich schlau genug, auszuweichen oder zickzack zu fliegen. Auch das kostete etwas Aufmerksamkeit.

Und nun die Hauptsache, das Aufsuchen feindlicher Flugzeuge. Sie überraschend anzugreifen, ist das Streben aller Kampfflieger. Es war natürlich auch meine Aufgabe. Ich muß aber leider gestehen, daß sie mir weniger im Sinn lag als die Furcht, selbst überrascht zu werden. Trotz toller Kurven befragte ich oft meinen Spiegel und guckte häufiger rückwärts als nötig. Angst, richtiggehende Angst beherrschte mich.

Also: Die kleinen Arbeiten und die Angst und dazu 100—200 Kilometer Geschwindigkeit ununterbrochen. Das absorbierte zuviel von meiner Aufmerksamkeit. Die Umschau litt darunter. Dachte ich mal zwischendurch an meinen Flughafen, so konnte ich ihn jederzeit sofort wieder sehen, obgleich ich so niedrig flog. Dadurch trat die Orientierungsfrage allmählich ganz in den Hintergrund. Doch die Strafe folgt auf dem Flügel. Nachdem ich etwa eine halbe Stunde geflogen war, begannen auch die großen Wolken sich allmählich zu senken. Der Nebel deckte den Flughafen mehr und mehr zu. Da machte ich einen Hauptfehler. Es widerstrebte mir, meinen ersten Kriegsflug vorzeitig abzubrechen. Deshalb flog ich nicht schleunigst heim, wie es verständig gewesen wäre, sondern ging unter 600 Meter runter. Dort hatte ich allerdings noch Sicht, doch keinen ausreichenden Terrainüberblick. Und es kam, was kommen mußte. Einmal sah ich nach meinem Nest, umsonst, es war verschwunden. Und soviel ich auch suchte, es blieb verschwunden. Oben dicker Dunst und unten kein Weitblick. So raste ich denn angsterfüllt im Luftmeer umher. Eine Stunde lang. — Hätte ich doch aussteigen und mich erkundigen können, oder nur mal einige Minuten stoppen, um in Ruhe Umschau zu halten. Doch diese Erwägungen nützten nichts, ein Fokker ist eben kein Rollstuhl. Selbst die sonst so vernünftige Landkarte kann in geringer Höhe nur selten nützen. — Ein Wald glich dem andern, und die Dreckdörfer sahen alle aus wie die gleichen Trümmerhaufen. Schließlich mahnte mein Benzinvorrat oder vielmehr der leere Hauptbehälter. Ich bemühte mich, Ruhe zu gewinnen, suchte mir eine hochgelegene Wiese aus und landete vor einem beliebigen Ort.

War ich in Feindesland?

Ich wußte es nicht. Der Anblick eines Feldgrauen befreite mich jedoch schnell von dieser Ungewißheit. Es zeigte sich, daß mein Ortsgefühl mich noch etwas geführt hatte. Mein Flughafen war nur 10 Kilometer entfernt.

Landresville, mein Nothafen, bleibt mir, trotz kurzen Aufenthalts, in Erinnerung. Leutnant Hauser, zurzeit einziger Offizier und König des Dorfes, kam zu meiner Landung und führte mich in sein Schloß.

Ich telephonierte meinem Häuptling, dinierte glänzend und umfangreich mit Herrn Hauser und flog dann nach Cunel zurück.

Hauptmann G. war froh, als die Maschine heil zurückkam. Er empfing mich mit der Mitteilung, daß ich in C. bleiben dürfe.

Und in den nächsten Wochen schien mir die Fliegerstraße schöner als der Jungfernstieg.

1. Februar.

Als Lehre aus meinem gestrigen Flug will ich drei Dinge stets bedenken. Zeit, Benzin, Orientierung. Denn:

Die Zeit verfliegt im Fluge wie im Fluge.
Das Benzin wird noch schneller verflogen.
Sich selbst aber verfliegt man am schnellsten.
Doch was sind Vorsätze! . . ."

Zwar lernt Wolff nicht nur das Fliegen an der Front, sondern auch das Fechten. Aber er bringt keinen Gegner zur Strecke, und da er sich nach einem Luftkampf mit einem Farman-Gitterträger wieder einmal verfliegt, wird er doch zum Armeeflugpark zurückversetzt. Wolff beschrieb den Luftkampf in seiner plastischen Weise:

„Ich sah den Gegner nicht kommen, ich sah nur, daß er da war. Trotzdem hatte ich ihn gleich vorm M.-G. Er drehte davor tolle Kurven und schob schließlich nach Süden ab. Ich folgte schießend, ohne recht zu treffen, ein, zwei Minuten, und machte dann kehrt. Der ganze Kampf hatte kaum 5 Minuten gedauert. Dabei waren wir jedoch weit über die französische Linie geweht. Zugleich — ohne, daß ich es gemerkt hatte — quer über die Argonnen hinweg. Und wieder wußte ich nicht, wo ich war. Wegen des Nebels, und da es schon dämmerte, flog ich unter 1000 Meter. Also auch kein Überblick. An Stelle des Argonnenwaldes, der aus gewöhnlicher Höhe sich als eine dunkle, geschlossene, unverkennbare Masse zeigt, die fast genau von Süden nach Norden weist und daher vorzüglich orientiert, sah ich viele kleine zerschossene unbestimmbare Wälder. Die Aire, die den Ostrand der Argonnen säumt, hatte mir früher stets freundlich geblinkt. Sie hatte mich beim Postenstehen immer treu erinnert, kehrt zu machen. Jetzt glaubte ich sie wiederzusehen. Das Flüßchen unter mir war jedoch die Aisne, am Westrand der Argonnen. Sie führte mich total irre. Erkennen konnte ich nur die Kanonen. Doch auch das war Täuschung. Es waren Zyklopen, die mir nachstellten. In 1000 Winkeln der Erde lagen sie, im Buschwerk und in ihren Höhlen, still und unbeweglich. Ihre Augen aber verrieten die Gier. Sie blinkten und glühten und strahlten Blitze zu mir rauf, gelb, rot und grün. Rastlos und hastig, miteinander kämpfend um ihre Beute, um mich. Es war unheimlich. Also erst mal ausreißen. Nach Norden! Doch feindwärts hatte ich in der Minute wohl an 4000 Meter zurückgelegt, nun jedoch kaum 400. Bannten mich die Zyklopenaugen? Oder schien es mir nur so langsam — aus Angst? Doch nein, vorhin hatte ich den starken Wind im Rücken, jetzt gegen mich. Um aus dem Feuer herauszukommen, brauchte ich 20 Minuten. Was nun? Die Maas, ja die Maas mußte retten. Sie ist ein Merkmal, wie es kein besseres gibt. Stets hatte sie mich prachtvoll geführt. Wo war sie nur.

Um Überblick zu gewinnen, kletterte ich hoch. Doch die Wolkenbank war dick. Ich jagte hindurch mit aufgerissenen Augen — blind. Der Nebel biß in die Augen und ekelte mich. Und zum Durchblick keine Lücke. Also wieder runter auf 800 Meter. Dort jedoch wieder die gleiche Qual. Zunehmende Dunkelheit, zunehmende Fremdheit. Endlich komme ich zur Einsicht, daß ich meinen Hafen nicht finden kann. Also NO. geflogen. Eine halbe Stunde lang. Und dann irgendwo gelandet. Es war 7 Uhr. Der Motor hatte mitleidlos sein Futter fast aufgefressen. — Auch jetzt wieder die üble Frage, war ich in Feindesland? 100 Menschen, hauptsächlich Kinder, strömten heran. Alles quirlt französisch. Doch auch Feldgraue waren dabei. So erfuhr ich denn, daß ich vor Virton in Belgien war. Ich beeilte mich, meinem Abteilungsführer zu telephonieren und das Flugzeug zurückzuschaffen. Mein Gewissen schlug, des schlechten Resultats wegen, unbehaglich — wenn ich auch nicht erwartete, aus C. entfernt zu werden. Dort hatte man den Hauptteil meines Kampfes beobachtet und beglückwünschte mich. Der Hauptmann aber wußte nichts davon. Er meinte, ich könne nicht bei seiner Abteilung bleiben. Es täte ihm selbst sehr leid, aber der Stabsoffizier der Flieger hätte so verfügt. Ich war so geknickt und fühlte mich so unglücklich, daß ich davonschlich.

Der 8. März bringt plötzlich schönes Frostwetter. Es ist ein Flugtag, wie ich ihn hier so klar noch nicht erlebte. Wie Hohn. — Der Abschied von den Kameraden ist hart. Ebenso von meinen Wirten. Er gibt mir seine Karte: ‚Ch. Henry, Maire, présente des meilleurs amitiés et ses respects à Monsieur Wolf pour son court séjour à la maison, regrettant beaucoup le départ et lui souhait bonne santé et bonne chance pour la durée de la guerre.' — Als ich C. endlich im Lastwagen verlasse, sehe ich Flugzeug über Flugzeug im Sonnenschein über mir. Ich kann nicht mehr. Die Tränen beherrschen mich. Und stundenlang sitze ich gebrochen und starre durcheist vor mich hin. Nur der Gedanke an meine Lieben gibt mir Trost."

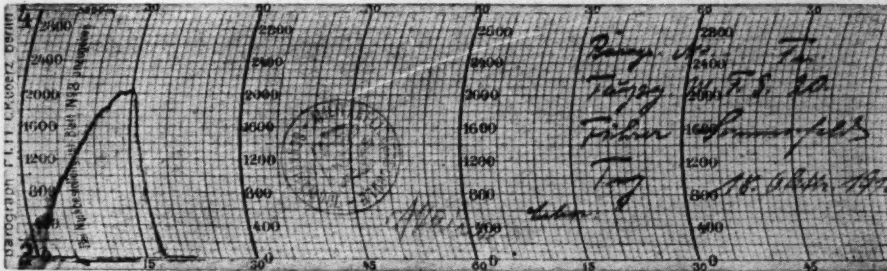
Wolff kämpfte immer weiter (aber wiederum nur in der Etappe, und nicht mit dem Feinde, sondern mit den Vorgesetzten, die ihn in der Etappe verwenden wollten). Unter dem 25. März 1916 schreibt er in sein Tagebuch:

„Die Auslese der Flieger wird auch hier zum Teil nach äußern Gesichtspunkten, ohne Rücksicht auf ihr fliegerisches Können, scharf gehandhabt. Wer den äußerlich-soldatischen Anforderungen nicht genügt oder persönlich nicht zusagt, wird aus der Fliegerei entfernt. Er kommt zu seinem früheren Truppenteil zurück, eventuell direkt in den Schützengraben. Während der letzten vier Wochen ist fast die Hälfte unserer Feldpiloten als ‚ungeeignet' vom Fliegen abgelöst worden. Flieger Klein, der blendend flog, ‚flog', weil er etwas verwachsen ist. Flieger Sommerfeld, der gleichfalls blendend flog, ‚flog', weil er Jude ist. Meine Fürsprache nützte in diesen und andern Fällen nichts. Der Oberleutnant meinte: ‚Klein mag Clown spielen, der kleine Jud Handlanger. Solche Leute können wir nicht gebrauchen.'

28. 3. Einen jüdischen Soldaten sahen wir heute als Koch an einer sogenannten Goulaschkanone. Der Oberleutnant meinte zu mir: ‚Na, sehen Sie, überall, wo sie sich drücken können, sieht man die Juden.' Darauf ich: ‚Der kleine Sommerfeld wird auch wohl demnächst Koch

spielen.' — ‚Da gehört er auch hin.' — Und ich: ‚Ja, was soll er denn machen?' Und er: ‚Sie nehmen alles in Schutz.'

Ich muß hier nun doch einschalten, daß Schmickaly im übrigen riesig gerecht ist. Er sieht nur durch die von oben her anerzogene Brille."



Flug des Fliegers Sommerfeld anläßlich der 2. Prüfung zum Feldpiloten

Endlich, am 18. Juni 1916, wird Wolff, der in Metz Flugzeuge einflog und sich dabei vielfach auszeichnete, in die Kampfstaffel Metz (gleich Jagdstaffel 17) versetzt. Ein besonderes Ereignis half ihm vielleicht auch noch, da er drei Tage vorher einen Soldaten vom Tode des Ertrinkens rettete.

Der Kommandoführer, Oberleutnant Schmickaly, vernahm die Zeugen, von denen u. a. die Unteroffiziere Erich Reiß und der Vizefeldwebel Lessing sowie der gerettete Obergefreite Lenz übereinstimmend aussagten, daß Lenz infolge eines Krampfes mit den Händen ein paarmal um sich schlug und dann unterging, aber durch Wolff, während sich sonst niemand herantraute, von hinten gefaßt und ans Land gezogen wurde. Der Gouverneur v. Oven sprach im Gouvernements-Befehl vom 20. Juni 1916 dem Vizefeldwebel Wolff der Militärfliegerschule Metz für sein entschlossenes Handeln seine Anerkennung aus.

Hauptmann a. D. Dr. Hildebrandt, der bekannte deutsche Vorkämpfer des Flugwesens, hat in der „Bergisch-Märkischen Zeitung" dem alten Kampfflieger Wolff eine Artikelserie gewidmet, die u. a. auch die Flugkämpfe Wolffs behandelt. Hildebrandt schreibt darüber:

Am 16. August erfolgte der erste Abschuß eines französischen Caudron-Gitterträgers (so nennt man dieses Flugzeug wegen seines gitterartigen Rumpfes) über Nomeny. Leider konnte Wolff die dienstliche Anerkennung dieses Abschusses durch den komman-

dierenden General der Luftstreitkräfte nicht erhalten, weil die nötigen Zeugen des Luftkampfes nicht aufzutreiben waren. Jeder Luftkampf wird nämlich durch die oberste Fliegerbehörde genau geprüft, und wenn die Zeugen nicht völlig sicher den Abschuß bestätigen können, dann wird der Abschuß nicht gerechnet, dann gibt es auch nicht den silbernen Becher: „Dem Sieger im Luftkampf." So kommt es denn, daß alle Jagd- und Kampfflieger eigentlich viel mehr Abschüsse haben, als ihnen gerechnet werden, weil naturgemäß nicht bei jedem Luftkampf Zeugen zugegen sein können.

Aber der Kommandierende General des Abschnittes Metz, Exzellenz v. Hoffmeister, ließ sich Wolff vorstellen und sprach ihm seine Anerkennung aus.

Vom 2. bis 5. 9. folgte schwerer und verantwortungsvoller Dienst, da infolge Erkrankung und Versetzung der ganze Luftschutz von Metz allein auf den Schultern von Wolff ruhte. Er löste seine Aufgabe glänzend und wurde am 10. September durch Verleihung des Flugzeugführer-Abzeichens belohnt. Da er noch einmal einen Caudron-Gitterträger abschoß, der ihm wiederum wegen Fehlens der Zeugen nicht zugesprochen werden konnte, so nahm diesmal der Gouverneur Exzellenz v. Oven Veranlassung, ihm seine Anerkennung für diesen Luftkampf persönlich zum Ausdruck zu bringen.

Am 10. Dezember wurde das von Wolff geführte, mit Oberleutnant Loerzer als Beobachter besetzte Flugzeug in einen Luftkampf mit vier Caudrons bei Douaumont verwickelt. Obwohl Wolff drei Schuß in den Kühler, zwölf Schuß in Fläche und Sitz erhielt, gelang doch noch die Notlandung bei Cherry le Grand.

Am 2. Februar schoß er einen Voisin-Zweidecker ab, aber wiederum ohne Zeugen dafür zu haben. Aber am 9. Februar hatte er endlich das Glück, daß der Abschuß eines Voisin-Zweisitzers von verschiedenen Artillerieoffizieren einwandfrei beobachtet wurde. Am 23. erfolgte die Anerkennung seitens des Kommandierenden Generals der Luftstreitkräfte mit Übersendung des Ehrenbechers „Dem Sieger im Luftkampfe".

Eine ganz besondere Anerkennung der fliegerischen und taktischen Begabung wurde Wolff zuteil dadurch, daß er, obwohl noch Vizefeldwebel, zum Führer einer „Kette" ernannt wurde, in der unter ihm mehrere Offiziere flogen. Eine solche Kette bestand aus drei bis sechs Flugzeugen. Als Führer seiner Kette



Auf Vorposten (Elias)

schoß er ein Großkampfflugzeug ab, das brennend in unseren Linien abstürzte.

Leutnant Träger, ein anderer Flieger, gab darüber folgende Meldung ab: 28. April 1917. Vizefeldwebel Wolff sichtete kurz vor ½9 Uhr über dem Fort Brimont einen doppelmotorigen Caudron-Gitterrumpf. Vizefeldwebel Wolff griff ihn als nächster an, worauf der Caudron in Brand geriet und, sich überschlagend, senkrecht herunterfiel. Aufschlag konnte ich nicht beobachten, da ich in Wolken kam und ihn dadurch aus dem Auge verlor. Abschuß ist zweifellos.

Am 6. Mai 1917 erfolgte seine Beförderung zum Leutnant. Wolff war geborener Jude, der 1912 aus dem Synagogenverband nicht aber aus dem Judentum und den jüdischen Organisationen ausgeschieden war. Aber er konnte sich nicht dazu entschließen — wenn auch nur kurze Zeit, wie man ihm anriet —, in den richtigen Glauben hineinzusegeln. Solche Ausflüge in unbekanntes Terrain liebte er nicht, er hätte sich schon genug „verfranzt". Seinen Körper brachte er restlos dem Vaterland gegen seine Überzeugung dar, seinen Geist und die Weltanschauung wollte er nicht ebenso bis zum Letzten für einen persönlichen Vorteil darangeben (das Vaterland spielte ja in diese Frage nicht hinein).

Es ist doch eigenartig, daß die angeblich nur aufs Materielle eingestellte jüdische Rasse dort die größten Opfer bringt und lieber auf äußeren Glanz und auf Achtung verzichtet, wo es gilt, für Weltanschauungsfragen einzutreten. Wäre die jüdische Rasse wirklich so feig und wirklich nur auf Vorteile erpicht, wie oft hätten sich ihre Anhänger Zurücksetzungen, Verfolgungen erspart und dafür wirtschaftlichen Nutzen eingeheimst! Die Nibelungentreue, die Anhänglichkeit an die Gemeinschaft haben die Juden wahrlich in zwei Jahrtausenden in Opfern genug bewiesen, und in dem Eintreten für ihre Überzeugung gibt es keine Gemeinschaft, die ein Recht hätte, den Juden feiges Verhalten und Schielen nach dem Vorteil vorwerfen zu können.

Wolff, der ein Mann von 48 Jahren geworden war, von Hause aus in der angesehensten Position, über 2½ Jahre bereits flog und genug gezeigt hatte, daß er wert war, die Leutnantsuniform anzuziehen, setzte gewiß seinen Ehrgeiz darein, Offizier zu werden. Es kam ihm diese Beförderung zu. Aber er machte sich die Sache nicht dadurch bequem, daß er dem mehrfachen Rat seiner Vorgesetzten folgte und, wenn auch nur für kurze Zeit, in die christliche Religionsgemeinde unterkroch. Es schien ihm minderwertig, wenn er, der Freidenker, gerade im Felde auf einmal die Kirche anerkennen sollte, und es schien ihm mannhafter und ehrlicher, seinen revolutionären Standpunkt beizubehalten.

Einmal vermerkt er in seinem Tagebuch:

„Vorm Dorfe besuche ich den Friedhof. Ein Grab besagt:

‚Im Leben Feind,
Im Tod vereint.'

Hier ruhen ein deutscher Unteroffizier,
ein französischer Offizier,
drei Franzosen.

Im übrigen überall Christusfiguren und Sprüche von der Liebe.

Es scheint, als ob nichts hier oben lebt als Ratten, nur wenn der Regen zu heftig wird, huschen sie irgendwo unter. Sonst spielen sie miteinander."

Seine Erfolge im Luftkampf fielen in die folgenden Zeiten:

Am 28. August schoß er am Priesterwald bei Nancy einen Caudron-Gitterträger ab; am 10. Dezember Notlandung bei Jagdstaffel 10. Lörzer und Wolff: Kampf über Douaumont mit vier Caudrons, Verfolgung bis fast Verdun. Wolff 3 Schuß in Kühler-Lamellen, 12 Schuß in Fläche und Sitz. Abgeschossen, Notlandung

Cherry le Grand, Korps Brückentrain 7 (Rittmeister Hauser). Von Cherry le Grand gerollt nach Jagdstaffel 10, dort rückflugfertig. Doch Regen, Sturm, Schnee 12 Tage lang.

2. Februar 1917 Abschuß eines Voisin-Zweisitzers.

8. Februar Baumlandung.

9. Februar Abschuß Voisin-Zweisitzer südlich Regineville überm Bois du four zwischen Lérouville und Mertincourt. Zuschauer: Batteriechef der Beobachtungsstation Ltn. Ostertag, Ltn. Steffen, Ltn. Perl.

26. April Abschuß eines Großkampfflugzeuges, Caudron-Gitterrumpf, 2motorig. Infolge Rücknahme der deutschen Front Anerkenntnis nicht zu erlangen.

28. April Abschuß eines Großkampfflugzeuges, Caudron-Gitterrumpf, 2motorig; 2 Mann Besatzung tot, einer gefangen.

27. Juli Abschuß eines Farman-Doppeldeckers, ein Engländer tot, einer schwerverwundet (Bein amputiert) gefangen. Wolff verwundet, Maschine zerschossen, Absturz in vorderer Linie, Transport ins Lazarett Gistelles.

Mit der Rettungsmedaille, dem Flugzeugführerabzeichen, dem Eisernen Kreuz I. Klasse und anderen Orden ausgezeichnet landet schließlich der Leutnant der Landwehr Wolff bei Kriegsausgang in dem sicheren Hafen Hamburg. Der Friedensfreund, der Jude Wolff, hat seinen Krieg beendet. Mühen und Entbehrungen, Zurücksetzung und Vorurteile haben ihn in den Jahren begleitet, und dem Tod ist er niemals feig ausgewichen. Ein glückliches Schicksal hat ihn bei Stürzen und Bruchlandungen vor dem Ärgsten bewahrt, feindliche Kugeln haben ihn „nur" verwundet.

Wolff ist der letzte, der Dank von der Heimat forderte, die er schützte, oder Kameradschaftlichkeit nur als Austauschobjekt betrieb. Aus den Tiefen seiner Menschenliebe bricht die reiche Güte hervor, die den Umgang mit ihm zu einem beglückenden macht und sein Leben selbst segnet und adelt. —

Der Trunkene, der im Banne des Alkohols die feindlichen Schützengräben stürmt, ohne sich der Gefahr bewußt zu werden, der geistig Minderwertige, der der feindlichen Kugeln lacht, ist nicht wirklich mutig. „Mut", als hohe seelische Eigenschaft gewertet, muß das Produkt eigener, klarer Überlegung sein. Mut muß Glück im Leben, positive Einstellung zu den Gütern des Daseins zur Voraussetzung haben, um voll als Überwindung

dieser retardierenden Motive gewertet zu werden. Mut nur als Ausfluß rein körperlicher Instinkte, als Folge eingedrillter Bewegungen verliert den heiligen Schein, die Gloriole des Heroismus. Wolff sah im Militarismus nicht seinen Beruf wie jüngere Offiziere, er sah im Krieg nichts Erhabenes und Beglückendes. Frei von allem Suggestiven, von allen beherrschenden Einflüssen, hat Wolff aus sich heraus die Kräfte entwickelt, die ihn zu einem der beachtenswertesten Erscheinungen und Persönlichkeiten des Krieges gemacht haben. Von ähnlichen Erscheinungen sind mir nur zwei zum Vergleich zur Hand. Dehmel, der Dichter, dieser warme Freund des Judentums, und Frank, die Hoffnung der deutschen Sozialdemokratie. Wolff war vor dem Krieg kein Führer großer politischer Parteien, kein Dichter und kein Künstler, er war nur einer der Haupttriebkräfte einer verachteten Sekte, einer vaterlandlosen Gesellschaft, der pazifistischen Bewegung...

Der Unteroffizier Arnold Lilienthal wurde in Johannisthal gleich ordentlich eingeschaukelt. Sein Lehrer wollte die jüdische Angst bei ihm konstatieren. Im Herbst 1916 schulte L. in Altenburg weiter, von wo er zur Feldflieger-Abteilung A 237 kommandiert wurde. Das Fliegerleben erschien im Krieg vielen Infanteristen als ein faules Schlemmerdasein, unterbrochen durch seltene sportliche Betätigung. Eine kleine Kostprobe aus der Tätigkeit Lilienthals läßt die Dinge in anderem Lichte sehen.

Am 2. Juli 1917 hatte L. das Pech, den neuangekommenen Leutnant Bü... als Franz zu bekommen. Franz ist im Jargon des Fliegers der beigegebene Beobachter. Ltn. B. war eben neu an die Front gekommen und hatte vom Frontfliegen keine Ahnung. Der Abteilungsführer, der mit beiden Augen nach dem Hohenzollern-Orden schielte, erfand immer neue Aufgaben und hatte für die Nacht einen Geschwaderbombenflug angeordnet. Sieben Maschinen waren gegen einen bestimmten Punkt 25 Kilometer hinter dem Chemin des Dames gestartet. Lilienthal kommt auch dahin und merkt, wie sein Fränzchen hinter ihm wie ein Schwerarbeiter schuftet. Der Flugzeugführer nimmt endlich das Gas weg, um sich verständlich zu machen und brüllt „abschmeißen". Aber sein Begleiter müht sich und kommt nicht zu Rande. Natürlich ist es für den Führer kein Vergnügen, den Flug umsonst zu machen, zumal die Landung mit scharfen Bomben, deren Vorrichtung nicht mehr in Ordnung ist, unangenehm werden

kann. Aber da der Beobachter meint, die Vorrichtung versage, so wird umgekehrt und tatsächlich bei der Landung um ein Haar auf eine vorher gelandete Maschine aufgefahren. Dann stellte sich heraus, daß der Herr Leutnant die Abzugvorrichtung ständig gedrückt statt gezogen hatte.



Lilienthal

Einige beigegebene Photos haben auch ihre Geschichte. Am 24. August sollte sofort die feindliche Front photographiert werden. Das Wetter war miserabel. Kein Flieger war zu sehen, da niemand denken konnte, daß man fliegen könnte.

Aber Befehl ist Befehl, und einen Tod kann man nur sterben, sagte sich auch der Unteroffizier Lilienthal, der noch an das schöne Mittagessen dachte, das er nur noch zu Gesicht bekommen hatte. Kurz hinter dem Start überraschte die Flieger eine Fallbö, so

daß sie sich schon unten sahen. Das Steuer war wie eine leere Kaffeemühle, kein Luftwiderstand — die Sache konnte gut werden. Rasch versuchte der Pilot zu besseren, höheren Regionen emporzukommen. Nachdem sich das neckische Spiel mehrfach wiederholt hatte, kam die Front in Sicht, und der Führer überlegte, wie er den feindlichen Abwehrgeschossen ausweichen konnte. An scharfe Kurven war bei diesem Sturm nicht zu denken. Zunächst gab es keinen Flakbeschuß, da niemand auf ihren Besuch vorbereitet war. Lilienthal flog die zu photographierenden Stellen an und kam auch wunderbar darüber. Der Franz arbeitete wie ein Wilder, und der Pilot denkt nach einiger Zeit, es sei genug des grausamen Spieles, es sei „geschafft", macht kehrt und fliegt nach Hause. Da klopft ihm auf einmal sein Unglückswurm auf die Schulter und schreit: „Wir müssen nochmals anfliegen, ich habe vergessen, die Kassetten aufzumachen".

Der Sturm verdiente unterdessen den Ausdruck „Sauwetter", die feindlichen Flaks waren inzwischen mit dem Mittagmahl fertig und alarmiert und fingen an, ihr Opfer zu suchen. Und nun ging es wieder zurück und zwischendurch...

Unglaublich durchgeschüttelt kamen sie zurück und begaben sich sogleich in die Photoabteilung zur Entwicklung der Platten. Erfolg: die Platten waren doppelt belichtet. Der wahnsinnig anstrengende Flug war umsonst gewesen. Die Aufnahmen verzögerten sich nun doch bis zu besserem Flugwetter.

Bei der Jagdstaffel 17 flog Lilienthal einmal über Noyon. Die deutschen Flieger waren zu 2 Staffeln gestartet und flogen in der Kette. Lilienthal als letzter mit der alten Albatros D. V., die bis 3500 Meter ganz gut stieg, dann aber versagte. Nachher schwamm sie nur, wie der technische Ausdruck lautet, das heißt beim Höherziehen sackte sie weg.

Es war an diesem Tage reichlich wolkig und diesig, so daß die letzten sehen mußten, in der Kette zu bleiben. Die Jagd, auf die ausgegangen war, hatte kein besonderes Ziel. Die Flugzeuge sausten durch die Luft, und Lilienthal, der der letzte war, sah sich oft um, ohne hinter sich einen Gegner wahrzunehmen. Auf einmal ein Geprassel und Geknatter! Ein Schlag trifft das Handgelenk, daß das Steuer wegflog. Schnell faßte er es mit der anderen Hand und überlegte, ob es Flakschüsse seien. Da aber das Feuer anhält, drehte er sich um und sah zwei Engländer, die immer

Abschrift.

Der kommandierende General
der Luftstreitkräfte.
Nr 109959 Fl. I

Gr. H. Qu., den 28. August 1917.

Ich verleihe dem

Unteroffizier Arnold Lilienthal, Fliegerabteilung (A) 237.

das

Flugzeugführer-Abzeichen.

Der kommandierende General der Luftstreitkräfte.
A. m. W. b.
gez v. Höppner.

Für die Richtigkeit der Abschrift:

A. H. Qu., den 3. September 1917.



[illegible]

Hauptmann und stellv. Kommandeur der Flieger
der 7. Armee.

gemütlich in seine Kiste hineinschießen. Dagegen gab es nur sofortigen Sturzflug, die Maschine herumgerissen und wieder nach oben. Da war das Malheur, daß der Apparat nicht stieg. Lilienthal konnte nur herabreißen, ein paar Schüsse abgeben, dann kippte er. Inzwischen hatten sich sechs muntere Dinger um das arme Häschen angesammelt und schossen ihm den „Laden richtig voll", so daß Gegenwehr Selbstmord war. Er überlegte blitzschnell, bei einem Sturzflug gingen die Tragflächen in Fetzen und die Flügel brachen ab. Mit vollaufendem Motor ging er senkrecht auf den Kopf, nachdem er die Maschine über den linken Flügel gezogen hatte, um einen Abschuß vorzutäuschen und sauste so herunter. Mit der Hand hielt sich der Pilot fest, um nicht auf den Steuerknüppel zu fallen. So fiel er bis auf 1000 Meter, wo er anfing, die Maschine herauszunehmen und glücklich und unbehelligt auf dem Platze niederzugehen. Aber beim Landen brach die Maschine, da das Fahrgestell total zerschossen war. 40 Treffer mit Brandmunition ließen sich noch nachweisen...

So ist auch der Name Lilienthal im Krieg vertreten gewesen, und wenn der Träger dieses in der Fliegerei rühmlichst bekannten Namens kein Jude gewesen wäre, so hätte es ihm nicht an dem Avancement gefehlt, wie sicher keinem Grafen Zeppelin das Tragen der Unteroffiziersborten während des ganzen Krieges zugemutet worden wäre. Darin unterscheidet sich aber das Verdienst des Unteroffiziers Lilienthal von dem eines Grafen Zeppelin. Er war in der Wahl seiner Eltern nicht vorsichtig, und der alte Adel, den der Reichstagspräsident von Simson einmal gegenüber Bismarck geltend gemacht, gilt nichts. Im Gegenteil. Die jüdische Abstammung ist geradezu anrüchig.

An anderer Stelle haben wir die Geschichte wiedergegeben, die Wolff von der niederträchtigen Absägung des Fliegers Sommerfeld erzählt. Bekanntlich sind alle Flieger freiwillig zu dieser Truppe gekommen. Hermann Sommerfeld war auch noch nicht einmal „gezogen", hat sich vielmehr als Kriegsfreiwilliger sofort bei den Fliegern gemeldet und galt als befähigter Feldpilot, der seine Ausbildung in Döberitz, Posen und Schneidemühl genossen hatte. Als Flugzeugschüler hatte er in Schneidemühl an einem Tage 14 Flüge absolviert, eine respektable Leistung in jener Zeit für einen Anfänger. Beim 14. Flug stieß er beim Aufsetzen auf die Maschine eines Kameraden, die dieser unvorschriftsmäßig und unvorsichtig

ihm plötzlich in den Weg stellte, und erlitt eine schwere Gehirnerschütterung.

Geheilt kam er auf den Flugplatz nach Frescati, wo er über 100 Frontflüge absolvierte und nach Ausweis des vorliegenden Bordbuches Infanterieflüge mit Beobachtern, Photographen, Bombenwerfern usw. ausführte.



Sommerfeld

Das niederträchtige antisemitische Verhalten eines Vorgesetzten versetzte ihn dann in die Etappe. Wehrlos war der Jude gezwungen, zur Flugzeugmeisterei sich versetzen zu lassen und in der Statistik als Soldat hinter der Front gezählt zu werden.

Es würde ermüden, ähnliche Fälle aufzuzählen. Ein Kriegsteilnehmer, der erfuhr, daß sein Vorgesetzter ihn wegen seines Judentums aus dem Flugwesen entfernte, bat ihn unter Tränen — natürlich erfolglos —, ihn an der Front zu lassen. Mochten die militärischen Interessen auch leiden, mochten gut ausgebildete

Flieger ihrem Dienst entzogen werden, es war gleichgültig, wenn nur der Antisemitismus siegte! Und dieser Rassenhaß glaubt noch heute die Interessen des Vaterlandes vertreten zu haben, während er die Kriegsführung schwer geschädigt hat.

Ein ähnliches Opfer antisemitischer Intrigen wurde der Leutnant Wilhelm Langstadt aus Berlin, der beim I.-R. 177 sich außerordentlich bewährt hatte. In Rethel und Marleville ausgebildet, wurde er nach 26 Flügen aus reinem Vorurteil und infolge der militärischen Rankune von Vorgesetzten zur Truppe zurückversetzt.

So läßt sich nachweisen, daß der Antisemitismus einen — wenn auch kleinen — Anteil an dem militärischen Versagen im Krieg gehabt hat. Und die Behauptung, die Juden hätten die Disziplin und die Heerführung untergraben, läßt sich viel besser durch die entgegengesetzte Beweisführung ersetzen, von der Schädlichkeit der Ungerechtigkeit und der militärischen Kurzsichtigkeit antisemitischer Offiziere.

Ein Beispiel dafür könnte die Einführung des Schallmeßverfahrens sein, das von Löwenstein vor dem Krieg der Heeresverwaltung angetragen, aus bürokratisch-antisemitischem Vorurteil abgelehnt, nur ganz schwer im Kriege vom Erfinder durchgesetzt wurde. So hat der Antisemitismus die artilleristische Waffe lange um eine der wichtigsten Erfindungen gebracht, um ein System, das dem deutschen Heere zu Beginn die artilleristische Überlegenheit gesichert hätte.

Eine größere Anzahl jüdischer Flieger verweigerte jede Auskunft über ihre Tätigkeit, da sie glauben, man könne den jüdischen Mut und die Bewährung jüdischer Flieger nicht bezweifeln. An und für sich ist diese Auffassung recht gut verständlich. Und auch nicht! Wer von den deutschen Gegnern über feige deutsche Soldaten schreiben wollte, hätte genug Material, insbesondere, wenn er es mit der Wahrheit nicht genau nahm. Die ganze Kulturwelt glaubte bekanntlich an die von Deutschen in Belgien abgeschnittenen Hände und Brüste. Da das deutsche Publikum nicht besser ist als das anderer Länder, so hat es die Lüge von der jüdischen Drückebergerei ebenso akzeptiert. Wie solche falschen Werturteile, verkehrten Anschauungen großgezogen werden, kann eine am 19. und 20. August 1924 erschienene Arbeit des Majors a. D. Holtzmann im Deutschen Tagblatt bezeugen. Holtzmann schreibt über

die Juden und das deutsche Flugwesen. Ich versage mir, auf den Klatsch einzugehen, den er wiedergibt, auf die geradezu kindische Verallgemeinerung, die er aus einigen angeblichen Erlebnissen mit einigen jüdischen Schreibern und Kaufleuten gezogen hat. In der Zeitschrift „Der Schild" (September 1924) bin ich näher darauf eingegangen. Uns interessiert hier nur das Problem, ob es ein Mann wagen kann, den Juden Mut usw. in der Fliegerei abzusprechen, ob er überhaupt ihre Tätigkeit und Tüchtigkeit in der Fliegerei bemängeln kann, und wie es sich mit der Kraft seiner Argumente verhält.

Holtzmann führt nun folgendes aus:

Werfen wir zunächst einen Blick auf die Vorkriegszeit, so finden wir unter den rund 500 Zivilpiloten **einen einzigen** jüdischen, dagegen in der Flugzeugindustrie die Juden stark vertreten, um nur einige zu nennen: Rumpler, Romeo Wankmüller bei Luftverkehrsgesellschaft, während des Krieges durch Herrn Marx ersetzt, Wiener bei Albatros...

Die Verdienste der eben genannten drei Firmen Rumpler, Luftverkehr und Albatros und die Entwicklung des Flugzeugs im Frieden wie im Kriege müssen unbedingt anerkannt werden, aber es zeigt sich auch hier schon, daß der jüdische Geschäftssinn in sicherem Weitblick alsbald sich auch auf dem Gebiet des Flugwesens maßgebenden und ausschlaggebenden Einfluß sicherte, während das gefahrvollere, wenig gewinnbringende praktische Fliegen den deutschen Kräften überlassen blieb.

Zum Fliegen gehörte eben auch schon im Frieden, nicht erst im Krieg, persönlicher Schneid, und gar mancher Pionier der Luft wurde ein Opfer der Tücke des Schicksals im Kampf mit den Elementen der Luft.

Zwei Weltanschauungen standen sich zu Beginn des Krieges gegenüber, die urdeutsche, verkörpert in der preußisch-deutschen Armee, bzw. die jüdisch-marxistische, vertreten durch die Hochfinanz..."

Diese widerliche Verhimmelung der Nichtjuden auf Kosten der Juden geschieht durch Anführung unwahrer Tatsachen.

Vor dem Kriege gab es entsprechend dem Anteil an der Bevölkerung genügend jüdische Flieger. Die halbamtliche Schrift „Deutschlands Eroberung der Luft" von Hackenberger (1915) bringt Bilder von exzeptionellen Flügen und Photographien jüdischer Flieger.

Gleich bei einem der ersten Flugwettbewerbe geht der Jude „Abramowitsch als Sieger der Berliner Flugwoche auf deutschem Wright-Doppeldecker hervor".

Und an anderer Stelle lesen wir:

„Das Jahr 1914 begann mit neuen Weltrekorden für Freiballons. Der bekannte Luftschiffer H. R. Berliner wurde bis an die Grenze Asiens verschlagen, wo er mit seinen Mitfahrern nach 47stündiger Fahrt

im Kirgisischen niederging. Bekanntlich wurden die kühnen Luftfahrer von der russischen Polizei drei Monate lang unter Spionageverdacht unschuldig gefangen gehalten."

Unter den Bildern finden wir die Photographie des tüchtigen Aviatikers und Fokkerkonstrukteurs Dr. phil. Lissauer, dessen Namensvetter, der Lyriker, mit mehr Begeisterung als Fähigkeiten flog. Gruner, Pilot aus Friedenszeit, ist zu Kriegsbeginn als Flieger ums Leben gekommen. Kurz vor Kriegsausbruch machte der Straßburger Mathematikprofessor v. Mises sein Pilotenexamen. Von ihm wie einer Reihe anderer verfügen wir über keine Mitteilungen, so über die Piloten Paul Wertheim, E. Liebmann, Kohnert. Wiener flog auf unausprobierten Apparaten mit Schülern, die nicht geprüft waren, verzichtete auf die Prüfung. Es zeigt dies uns, daß unsere Liste längst nicht erschöpft ist. Willy Heilbrunn, der auch den Krieg als Pilot mitmachte, flog bereits vor dem Krieg; Neufeld ist wie Abramowitsch sogar tödlich verunglückt; von anderen, die wie Willy Hirschfeld bereits 1910 mitgeflogen sind, aber das Pilotenexamen erst im Krieg ablegten, soll hier nicht die Rede sein. Wohl aber dürfen wir den Fliegerwerdegang des Willy Rosenstein, Sohn der Frau Regierungsrat Dr. Nördlinger (jetzt in Stuttgart wohnhaft) etwas eingehender behandeln.

Mit 18 Jahren treffen wir ihn Anno 1911 als Flugschüler bei Rumpler, am 3. November 1911 besteht er das Pilotenexamen und wird bei Rumpler Fluglehrer. Er gibt Offizieren den ersten Ausbildungskursus auf den berühmten Rumplertauben.

Der junge Pilot flog bei Rumpler einige der Flugwochen mit. Da er aber nur ein Schulflugzeug überwiesen bekommen hatte, erzielte er keine besonderen Leistungen.

Im Jahre 1913 geht er von Rumpler ab, um bei der Gothaer Waggonfabrik den Flugzeugbau einzuführen. Zuerst war Rosenstein vier Monate bei der Zentrale für Aviatik in Hamburg, einem Spezialunternehmen der Gothaer. Dort konnte er bei dem Mecklenburger Rundflug eine gute Gothaer Taube fliegen, die ihm den ersten Preis im Gesamtklassement und den Gewinn sämtlicher Ehrenpreise einbringt.

Nach Übersiedelung nach Gotha fliegt Rosenstein die neuen Militärmaschinen ein, beteiligt sich bei den Neukonstruktionen und nimmt an den Abnahmeflügen Anteil, sowie an der Ausbildung

weiterer Flugschüler. Während der Fluglehrerzeit bildete er 80 Offiziere und 40 Zivilflieger aus, in Hamburg absolvierte er bereits den 2000. Flug, in Gotha den 3000. mit seiner Mutter als Passagier. Da viele Flüge auf unerprobten Apparaten vollführt wurden, stellt diese Tätigkeit nicht gerade das Einfachste, was es auf der Welt gab, dar.

1914 meldet er sich als Kriegsfreiwilliger und kommt Januar 1915 zum Armeeflugpark V nach Montmedy, im Februar zur Feldfliegerabteilung 19 nach Porcher. Dort flog er mit Leutnant Martin als Beobachter. Ein Jahr später wird er Leutnant d. R. der Fliegertruppe. Im April 1916 zieht Rosenstein bei einem Fernaufklärungsflug jenseits der Maas bei Verdun im Kampf mit einem französischen Jagdflugzeug den Kürzeren. Leutnant Martin erhielt einen schweren Oberschenkelknochenschuß und zwei weitere Steckschüsse in das andere Bein und wurde sofort ohnmächtig. Rosenstein hatte drei Dumdumschüsse in beiden Beinen. Mit dem einen Bein steuert er jedoch sein Flugzeug nach dem Flughafen, um noch glatt zu landen. Von der Stelle fuhr man ihn ins Lazarett. Aus der Narkose aufgewacht, findet der Operierte auf der Bettdecke das E. K. I.

Rosenstein gesundet rascher als sein Begleiter. Aber ohne ihn will er nicht mehr Beobachtungsflüge ausführen. So wird er Jagdflieger bei der Armeefokkerstaffel in der Champagne, dann bei der Jagdstaffel 27 in Flandern, bei der er seine zwei ersten Abschüsse erzielte.

Zur Erholung zum Grenzschutz in die Heimat (Karlsruhe) kommandiert, erhält er für einen Abschuß über Hagenau den „Zähringer Löwen". Und wieder also gekräftigt, bittet er um ein Frontkommando, wo es mehr zu tun gibt. So erscheint er bei der Jagdstaffel 40 bei Lille. Der erste Frontflug läßt gleich einen Engländer brennend dicht neben ihm niedergehen. Unter der weiteren Führung der Staffel unter Leutnant Pegelow erzielt Rosenstein sechs weitere anerkannte Abschüsse, wofür er zum Hohenzollern-Hausorden eingereicht wurde, dessen Aushändigung die Revolution verhinderte.

Mit Ausnahme der knappen Lazarettzeit und des zweimonatigen oben gekennzeichneten Heimatkommandos war Rosenstein ununterbrochen also vier Jahre lang als Flieger an der feindlichen Front.

Wenn Rosenstein ursprünglich (1911) einer der jüngsten deutschen Flieger war, so wurde er später einer der ältesten. Die Belege für seine Tätigkeit brauchen hier wohl nicht nachgedruckt zu werden, da sein Name den Kennern des deutschen Flugsportes bekannt ist oder bekannt sein sollte.

Unter den Bahnbrechern des deutschen Flugsportes darf Bruno Jablonsky nicht vergessen werden. Am 27. 8. 1892 in Berlinichen in der Mark geboren, bekam Jablonsky im September 1910 als jüngster Flieger der Welt sein internationales Pilotendiplom mit der Nummer 30! Das waren noch Zeiten und Verhältnisse im Flugwesen, als die ganze Fliegerei der Wrightschule in einen Holzschuppen bei Adlershof hineinging. Und Fliegen hieß damals die Götter versuchen.

Jablonsky ist trotzdem viel und auf allen möglichen unerprobten Maschinen geflogen. 1911 als Konstrukteur der A. E. G.-Abteilung in Hennigsdorf und dann mit neuen Modellen der Etrich- und Rumplertauben sowie mit neuen Motoren der verschiedensten Konstruktionen. Im Krieg war er in England interniert, wohin er vorher als Zivilflieger und Konstrukteur gegangen war.

Es sind also drei Zivilpiloten der Vorkriegszeit tödlich verunglückt: Abramowitsch, Neufeld, Dunetz; dazu kommen noch absolut sichergestellt: Rosenstein, Jablonsky, Wechsler, zwei Dr. Lissauer, einige andere sind fraglich. Somit waren unter den 500 Friedenspiloten sieben, wahrscheinlich mehr jüdische Piloten gewesen!

Ist nun die Angabe, es hätte vor dem Krieg nur einen jüdischen Flieger gegeben, unwahr, so ist die weitere Ausführung des militärischen Sachverständigen Holtzmann in der oben zitierten Arbeit nicht weniger wahrheitswidrig.

Er verbreitet folgende falschen Angaben:

> **Im ganzen ausgebildet in Front und Heimat: 45 Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften.**
>
> **Jüdische Verluste an der Front und in der Heimat: 13 Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften.**
>
> **Alles, was über diese beiden Zahlen hinaus in jüdischen und judenfreundlichen Statistiken als Flieger figuriert, war jüdisches Bureau- und Verwaltungspersonal der Fliegertruppe.**

Die von mir hier gebrachte Zusammenstellung bringt nur einen Bruchteil der jüdischen Flieger, von denen 28 namentlich als

Opfer des Weltkrieges aufgeführt wurden. Die Zahl ist bestimmt noch größer. Die Art und Weise, in der Holtzmann die jüdischen Flieger, die über seine Statistik hinaus ihr Leben dem Vaterland dahingaben, als Büro- und Verwaltungspersonal darzustellen beliebt, kann man nur als niedrige Verhöhnung bezeichnen.

Holtzmann belegt seine Beweise, der Jude hätte nur ausnahmsweise geflogen, nicht mit Namen, sondern mit Ziffern, für die er keine Quelle angibt. Eine Zählung bis zum Jahre 1918 hat es nirgends gegeben, wohl aber stimmt seine Statistik mit der Zahl, die man durch eine „statistische Bearbeitung" meines Fliegergedenkbuches (in 1. Auflage) erhält. Man kann Holtzmann nicht soviel Dummheit zutrauen, daß er das Wesen dieses Büchleins nicht verstanden hätte. Es war in 1. Auflage ein Gedenkbuch, in dem der Taten einiger Fliegerhelden gedacht wurde. Die Überlebenden kamen in der 1. Auflage sehr schlecht weg, da ich mich mit ihnen nicht näher befaßte. Ausdrücklichst war die Rede davon, daß weder Absicht noch Möglichkeit vorlag, alle jüdischen Flieger zu erfassen.

Holtzmann hat gleichwohl anscheinend seine Auszählung aus diesem Material genommen, aus einer Zusammenstellung, die, noch im Krieg vorgenommen, lediglich der Sport eines einzelnen war und in keiner Weise irgendwie erschöpfend und erfassend sein konnte.

In dem Artikel „Lügen haben kurze Beine" im „Schild" habe ich diese und weitere Auslassungen, insbesondere seine Schlußfolgerungen, die in höchstem Maße für die Juden absprechend sind, entsprechend zurückgewiesen.

Das beste ist aber, daß Holtzmann noch nicht einmal die einfachsten Begriffe des Rechnens gelernt hat. Er gibt selbst die allgemeine Zahl der Flieger des Feldheeres mit 5000 und die der Heimat mit 5000 (1918) an. Bei dem Prozentsatz der Juden in Deutschland müßten also auf diese 10000 Flieger 100 Juden kommen. Holtzmann anerkennt selbst 45, unterschlägt die Berechnung, wonach die Juden prozentualiter etwa 100 Flieger zu stellen hatten. Er blufft also die Leser. In dieser Schrift sind aber gegen 100 Flieger angegeben, die den Bedingungen des Herrn Holtzmann entsprechen. Nach dem Erscheinen des Buches werden mir bestimmt noch weitere Namen von Fliegern zugehen, wie mir in den Monaten der Bearbeitung immer neue Flieger be-

zeichnet wurden. Allein während der Drucklegung erfuhr ich noch zehn Flieger, zum Teil durch Herumfragen bei Bekannten und bei ehemaligen Fliegern.

Aber auch ohne diese noch in Rechnung zu setzen, ergibt diese Zusammenstellung, daß die Juden auch ziffernmäßig ihren Anteil unter den Fliegern nahmen. Bei den vielen eigenartigen Verhältnissen, welche die Zulassung zur Fliegerei bestimmten (eine Zeitlang wurden z. B. nur Offiziere angefordert), bei den vielen störenden Einflüssen (Antisemitismus) ist die hier wiedergegebene namentliche Anführung von ca. 120 Aviatikern, von denen etwa 100 im Jahre 1918 an der Front und in der Heimat flogen, wohl beweiskräftig genug.

Holtzmann schreibt: „Ob die Juden sich ihrer Gesamtleistungen bei der einst siegreichen Fliegerwaffe rühmen wollen, ob sie sich ihrer in diesem Falle schon ganz und gar nicht zusagenden Selbstverhimmelung bewußt sind oder nicht, mag ihnen selbst überlassen bleiben. Die wenigen Einzelleistungen werden davon nicht berührt und beweisen nur letzten Endes, daß sich hier mal wieder bewahrheitet: „Die Ausnahme bestätigt die Regel."

Und dementsprechend erscheint ihm der Jude als niedriges Wesen, feig, unwahr, unmoralisch, materialistisch.

Die Sprache reicht hier nicht aus, um diese bodenlose Verantwortungslosigkeit, mit der Holtzmann darauflos verdächtigt, verleumdet, schmäht und schmälert, diese ganze Unkenntnis der Materie, der Statistik genügend zu brandmarken.

Der Fall Holtzmann lehrt, wie notwendig es aber ist, das ganze statistische Material über jüdische Flieger noch zu erfassen.

Ein alter Simplizissimuswitz erzählte einmal vom Kirchgang an Kaisers Geburtstag: Die Katholiken nach links, die Protestanten nach rechts heraustreten und die Leute vom Train in die Synagoge. In dieses Bild paßte allerdings das Bestreben aller Regimenter, die Juden zum Train abzuschieben, damit der Train sich mit den jüdischen Offiziersaspiranten auseinandersetzen konnte. Es gab doch so viele famose jüdische Soldaten, bei denen die Nichtqualifizierung zum Offizier selbst voreingenommenen Kommandeuren schwer wurde. Und so ist es verständlich, daß ein Jude, dessen Bruder beim Train in Bayern Reserveoffizier geworden war (nachdem er bei der Kavallerie gedient hatte), sagte: „Ich bin gleich beim Train eingetreten." Und nun drängten sich

die Juden im Kriege sogar zur Fliegerei, obwohl man sie da überhaupt kaum beförderte. Denn von den vielen Offizieren, von denen das Büchlein Kenntnis gibt, sind die allerwenigsten dort avanciert. Die Fliegerstaffeln machten höchst selten Juden zu Reserveoffizieren.

Einer von diesen ist Paul Stadthagen, Sohn des Justizrates Stadthagen aus Berlin. Als Kriegsfreiwilliger eingetreten, wird er nach Jahresfrist in Hannover ausgebildet und wirkt dann bei der Kg. I. (mit Hauptmann Kastner), Staffel 2, auf mazedonischem, rumänischem und französischem Kriegsschauplatz drei Jahre zumeist in Nachtflügen als Bombenwerfer. Im ganzen absolvierte er 96 Frontflüge, wobei er bei dem 78. abgeschossen wird und abstürzt. Ein schwerer Oberarmknochenbruch und drei Fußbrüche lassen ihn sechs Monate im Lazarett zubringen. Trotzdem begibt er sich nachher wieder zu seiner Truppe. Trotz vieler anerkannter Erfolge erhält er erst spät das Eiserne Kreuz I. Klasse (als Feldwebel), und noch schwerer war es, bis er endlich das Leutnants-Patent bekam.

In den ersten 32 Frontflügen macht er Aufklärungs- und Photoflüge, wobei Bombenabwürfe zur Abwechslung eingeschoben wurden. Er lernt dabei, wenn auch nur aus der Vogelperspektive, die Front vom Doiran-See bis Saloniki, den Czernabogen und Rumänien kennen. Dann findet Stadthagen bei Bogohl I im Westen Verwendung. Von den Flugplätzen Valenciennes, Gent, Brügge usw. aus betreibt er eine unheimliche Nachtarbeit mit Bombenabwürfen über der Arrasfront, Dünkirchen usw. Nach Frontflug 67 kommt das Eiserne Kreuz I. Klasse, der 78. Frontflug endet unerfreulich, wie erwähnt. März bis Mai 1918 ist er Flugleiter der Geschwaderschule Paderborn und wird auf weitere freiwillige Meldung zur Bogohl I Staffel 2 versetzt, wo er seine Flüge 79 bis 96 vor dem Feind absolviert und nachts über Bleargis, Crépy en Valois, Châlons usw. Bomben abwirft. Zuletzt wird er zur Bombenversuchsabteilung nach Neuwasser versetzt.

Das mysteriöse Schriftstück „Die Weisen von Zion" kam jüdischen Geheimorganisationen auf die Spur, welche die Welt unter die Herrschaft der Juden bringen will. Dazu sind nach den geistvollen Ausführungen der Entdecker die Juden willens, große Städte in die Luft zu sprengen. Entweder um dieses In-die-Luft-

Sprengen studieren zu können oder um auch die Herrschaft in der Luft an sich zu reißen, haben die Juden frühzeitig ihr Augenmerk auf die Ballonfliegerei geworfen. Die Ballonführer sind von jeher stark verjudet gewesen. Eine Geschichte der Freiballonflüge (Dr. Berliner, Kastan usw.) wird den Herren Dinter und Genossen recht geben. Selbst die Luft wollten die Juden ihrem Weltreich erobern, und sie scheuten kein Opfer, diesen teuflischen Plan durchzuführen. Selbst im Kriege sind daher Juden — dies alles im Sinne der weitschauenden Antisemiten gesehen — hervorragende Ballonführer geworden. Da ist z. B. Hermann Jonas aus Aplerbeek der zuerst bei der Artillerie tätig war, zum Fesselballonwesen übergeht und einer der bekanntesten Beobachter in der Champagne wird. Als Führer des Ballonzuges Nr. 52 wird Jonas bei Monthois von einem französischen Flieger abgeschossen. Kurz vor der Explosion entsteigt Leutnant Jonas in einer Höhe von 1200 Metern dem Ballon und landet drei Minuten später glatt im Fallschirm. Feig wie der Jude ist, wehrt er künftig seine Gegner besser mit Revolverkanonen und Maschinengewehren ab.

Seine Vorgesetzten durchschauten diese Durchtriebenheit nicht. Der Kommandeur reicht ihn sogar unter dem 29. August 1916 zum Eisernen Kreuz I. Klasse ein: „Leutnant Jonas leistete als Ballonbeobachter außerordentlich gute Dienste. Er bringt dem Dienst einen nie ermüdenden Eifer entgegen und führt den Ballonzug West (52. Afenil) vorbildlich. Eine glückliche körperliche Veranlagung ermöglicht es ihm, lange im Ballonkorb auszuhalten. Oft hat Leutnant Jonas 11 Stunden hintereinander im Korb ausgehalten. Seine Beobachtungen und Meldungen haben sich stets als unbedingt zuverlässig erwiesen.

Leutnant Jonas ist seit dem 13. Mai 1915 bei der Abteilung tätig, die im allgemeinen rege Kampftätigkeit in hiesiger Gegend und die hierdurch angestrengte Tätigkeit als Ballonbeobachter verschafften Leutnant Jonas mit der Zeit eine vorzügliche Kenntnis der feindlichen Stellungen, wie sie nur durch lange Übung gewonnen werden kann.

Leutnant Jonas hat sich besonders bei der Wiedereroberung der Butte de Tahure ausgezeichnet. Ungeachtet der sich täglich mehrenden Fliegerangriffe bewies Leutnant Jonas einen ganz besonderen Schneid und hat letzthin gelegentlich des Bauholzunter-

nehmens trotz gefährlichster Sturmböen mit Erfolg unser Feuer beobachtet. Leutnant Jonas ist seit Beginn des Krieges im Felde.

gez. Kirchner, Hauptmann und Kommandeur."

Leutnant Jonas richtete später in Düsseldorf, Köln, Mannheim Rüstkommandos in den Luftschiffhäfen ein und unternahm dann in Harburg Versuche mit synthetischem Kautschuk, da es Deutschland an Gummi fehlte. Jonas flog nunmehr bei Wind und Wetter einen Freiballon, der mit künstlichem Gummi gedichtet war. Die Revolution machte seinen Versuchen ein unwillkommenes Ende, und Hermann Jonas zog sich nach Saarbrücken zurück, während der Referendar Dr. Rudolf Cohn, der auch bei seiner Abteilung stand, nach Berlin, Derfflingerstr. 6, in die Heimat schied. Bei den Feldluftschiffern waren überhaupt viele Juden mit dem Eisernen Kreuz I. Klasse, neben Dr. Cohn der Patentanwalt Dr. Benno Öttinger aus Berlin (Oberltn. der Ref.), der Kaufmann Max Strauß aus Frankfurt am Main (Ltn. der Ref.), der Kölner Erich Eliel, Sohn des Stadtverordnetenvorstehers, Ltn. Bertold Jessel aus Weilburg, Seligsohn, Sohn des Justizrates S. in Berlin.

Aus Emmerdingen stammte der Leutnant Otto Erich Bloch, Führer einer Luftschiffertruppe. Bloch ist der Sohn des Emmerdinger Zigarrenfabrikanten Max Bloch. Und last not least: der Führer eines Zeppelins, der Leutnant der Ref. Max Elias, Ingenieur von der Zeppelinwerft in Friedrichshafen. Max Elias ist der Sohn des Herrn D. Elias in Hannover. Er erhielt das Eiserne Kreuz II. Klasse als Luftschiffer bereits Anfang September 1914, das I. Klasse ziemlich bald nachher. Ein Dr. Hermann Elias stammt aus Berlin. Luftschiffer und Ballonbeobachter im Kriege war auch der Zahnarzt Dr. Martin Sultan (Berlin). Sultan ist ein bekannter Modellkonstrukteur für Flugzeuge und hat seit 1909 hervorragende Erfolge bei Konkurrenzen errungen. Sultan flog vor dem Krieg, legte aber das Pilotenexamen nicht ab. Im Feldzug wurde er, der als Zahnarzt weit vom Schuß bleiben konnte, an der Front verwundet.

Über Hauptmann Neuberg, einen Luftschiffer, dem die Gasversorgung der Westarmee unterstand, ist Näheres nicht bekannt.



Offiz.-Stellv. Hirschfeld auf neuer L. V. G. II Herbst 1915

Der vorher kurz erwähnte Diplom-Ingenieur Willy Hirschfeld war seit 1909 bereits in der Fliegerei tätig, meldete sich am 2. August 1914 bei den Fliegern, von wo man ihn aber zu den Kraftfahrern abschob. Im Dezember 1914 erreichte er es, in Leipzig und Großenhain ausgebildet zu werden. Im Mai 1915 kam er ins Feld zur vierten Armee, wo er bei der Armeefeldfliegerei 3 in Menin am 29. Dezember 1915 Offizier bei den Fliegern wurde.

Damals flog man noch die alte B-Maschine mit 120 Argo und die Luftkämpfe wurden mit dem Mauserselbstladegewehr mit 25 Schuß ausgefochten, da die Maschinengewehre noch nicht eingebaut waren. Als Hirschfeld mit zwei Kameraden einmal mit drei Engländern einen harten Strauß ausgefochten hatte, wobei der eine Engländer hinter der Front abstürzte, meldete die deutsche Artillerie dem Kommandeur den Erfolg, der die Anerkennung dieses Abschusses verweigerte mit den weltfremden Worten: „Ja, warum haben Sie den Abschuß nicht abphotographiert?"

Hirschfeld hat in seinem Tagebuch 97 erfolgreiche Kampfflüge aufzuweisen.



Am 26. April fiel im Luftkampf als Beobachtungsflieger der

Leutnant der Reserve in einem Res.-Drag.-Regt.

Ernst Adler

Inhaber des E. K. II. und der Hessischen Tapferkeitsmedaille

Die Eskadron, der er bis zu seinem Übertritt zur Fliegertruppe angehörte, verliert in ihm einen schneidigen Offizier und lieben Kameraden und wird ihm stets ein ehrendes Gedenken bewahren.

Kießler

Leutn. d. Res. u. stellv. Esk.-Führer.

Diese Anzeige stand in der „Frankfurter Zeitung". Sie bedarf wohl keines Kommentars. Ein junger Kriegsfreiwilliger, der eben Referendar geworden war, tritt sofort August 1914 bei der Kavallerie ein, wo er auf Grund seines Verhaltens vor dem Feinde Anfang 1916 Offizier wird. Durch die Auflösung seiner Schwadron wurde ihm die Erfüllung eines lang gehegten Wunsches, der Übertritt zur Fliegertruppe ermöglicht. Nach erfolgter Ausbildung wurde er als Beobachtungsoffizier einer gegen die englische Front aufgestellten Abteilung verwendet. Dort ist er in treuester Pflichterfüllung den Heldentod gestorben. Eine Fülle von Zuschriften seiner verschiedenen Vorgesetzten, Kameraden und Untergebenen an seinen Vater, den Direktor der Frankfurter Philanthropin, geben Kunde von den vorzüglichen menschlichen und militärischen Vorzügen und von der großen Beliebtheit, deren er sich erfreute.

Der Fliegerleutnant Dr. Franz Rosin, der Sohn des Geheimen Rats Prof. Dr. jur. Rosin in Freiburg, der, wie sein Bruder, bei den Fliegern stand, hat bei Lebzeiten bescheiden abgelehnt, über seine Taten etwas in die Öffentlichkeit gelangen zu lassen, und die Familie hat auch diesem Wunsch Rechnung getragen. Durch einen Zufall verfügen wir aber über eine kleine Episode aus Rosins Laufbahn, die der Kriegsberichterstatter der „Frankfurter

Zeitung“ im Frühjahr 1917 brachte. Sie beschrieb eine seiner Heldenfahrten und darf wohl wieder aufleben:

„In derselben Nacht, als Laon mit Bomben heimgesucht wurde, erhielt ein deutscher Flieger den Auftrag, eine Ladung von 500 Kilogramm Dynamit auf einen wichtigen Verkehrspunkt hinter der feindlichen Front abzuwerfen. Er stieg auf, suchte sein Ziel, konnte es aber im aufsteigenden Nebel nicht erkunden und flog zurück, um eine bessere Stunde wahrzunehmen. Über der Höhe von Laon sah er Sprengpunkte von Abwehrgeschützen in der Luft und entdeckte auch alsbald das betroffene französische Geschwader. Da kommt ihm ein Gedanke: vorsichtig hängt er sich dem Geschwader an den Schwanz und folgt ihm unbemerkt in der Dunkelheit über die feindliche Linie. Er vertraut darauf, daß man ihn für einen ausgepichten Franzosen halten werde, und so war es wohl auch. Nicht lange, so sah er unter sich die Landungsfeuer des französischen Flughafens. Die Piloten des Geschwaders gingen im Gleitflug zur Erde, und als letzter schickte sich auch unser Flieger scheinbar dazu an. Er steuerte in sonderbarem Ungeschick recht nahe über die Flugzeugschuppen hin, ließ aus geringster Entfernung, 50 Meter vielleicht nur, seine Ladung fallen, riß die Steuerung hoch und entschwand in der Nacht. Die Sprengladung, mit Sechzig-Sekunden-Zeitzünder versehen, krepierte genau und mit furchtbarer Wirkung.“

Am 4. Juni 1917 ist Rosin im Luftkampf gefallen.

Weiteren Kreisen bekannt wurde Wilhelm Frankl. Er war eine Zeitlang der erfolgreichste deutsche Kampfflieger. Damit er Offizier wurde, glaubte er gut zu tun, im Jahre 1914 die jüdische Religion abzustreifen. Solange man allenfalls bei getauften Juden ihren semitischen Geist und ihre „spezifischen Handlungen“ unliebsam vermerkt, — die jüdische Abstammung unterstreicht, solange in Deutschland Heine und Börne, in Rußland Trotzky und Radew, als Juden gezählt werden, so lange mag auch ein Mann angeführt werden, der der jüdischen Gemeinschaft entsproß, den Quell seiner Energie, seiner Zähigkeit, seines Mannesmutes zum guten Teil aus dem ewigen Born dieser Rasse saugte. Wir wollen uns selbstverständlich nicht an Frankl als den Prototyp klammern, dazu liegt keine Ursache vor, da neben ihm andere deutsche Juden nicht viel weniger geleistet haben. Daß Frankl seine Qualitäten erst durch die Taufe im Jahre 1914 empfangen hat (neben dem Wunsche zu avancieren, spielte auch ein Heiratsprojekt eine Rolle), wird niemand behaupten.

Im Jahre 1915 schrieb er an Verwandte, die ihn damals noch der jüdischen Gemeinschaft zugehörig erachteten und den Brief im „Hamburger Israelitischen Familienblatt“ veröffentlichten, über die Verteilung des Eisernen Kreuzes I. Klasse:



Wilhelm Frankl †

„Mein Eisernes Kreuz erster Klasse habe ich für drei Sachen erhalten: Einschießen des ‚Langen Heinrichs‘ auf Dünkirchen, bei dem ich mit noch einigen anderen Herren beteiligt war. Wir flogen in ziemlich heftigem Granatfeuer über der Stadt, und mein Beobachter signalisierte die Einschlagstellen bei dem Geschütz. Die Verwüstungen waren kolossal. Am 10. Mai 1915 schoß ich mit einem fünfschüssigen Selbstladekarabiner ein feindliches Kampfflugzeug herunter, das ein Maschinengewehr an Bord hatte. Die Franzosen gaben dieses auch in ihrem offiziellen Tagesbericht zu. Und schließlich hatte ich im Mai zirka 16 000 Kilometer an Aufklärungsflügen, Artillerie-Einschießen usw. in Feindesland hinter mir. Daß nicht immer alles ganz glatt gegangen ist, davon kann meine Maschine mit ihren zirka fünfzig Schußlöchern ein Lied singen (neulich wurde mir ein Knopf meines Mantels abgeschossen), dazu kommen noch etliche Notlandungen dicht hinter unserer Front und ein paar Stürze mit anderen Maschinen.“

Der amtliche Heeresbericht vom 6. Mai 1916 aus dem Großen Hauptquartier, der in allen Zeitungen veröffentlicht wurde, sprach erstmalig von ihm:

„Der Vizefeldwebel Frankl hat am 4. Mai einen englischen Doppeldecker abgeschossen und damit sein 4. feindliches Flugzeug außer Gefecht gesetzt. Seine Majestät der Kaiser hat seiner Anerkennung für die Leistungen des Fliegers durch die Beförderung zum Offizier Ausdruck verliehen.“

Frankl, der später auch den Pour le Mérite erhielt, ist auf dem Feld der Ehre geblieben. —

Der Lebenslauf der meisten Flieger liegt nicht vor. Die wenigen zugänglichen Mitteilungen sind nicht immer erschütternde große Tragödien, nicht stetig Beispiele herakleischer Größe. Aber die Details, die in manchem Beispiel stecken, zeigen, daß der

Makkabäermut in den jüdischen Herzen schlägt. So kann Max Holzinger ohne Überhebung in unsere Ehrentafel eingereiht werden. Als Sohn eines Fürther Fabrikanten (geboren 4. 11. 1892), diente er in seiner Vaterstadt beim bayerischen Trainbataillon 3 und begab sich nach seiner Entlassung nach London, wo er bei der General-Electric-Compagnie tätig war. Er hätte dort zurückbleiben und sich internieren lassen können, wie es über Hunderttausend andere Deutschen machten. Er zog es vor, in letzter Stunde, — da ihm die Überfahrt verboten wurde — durch List auf einen Kohlendampfer zu flüchten. In der Heimat angekommen, wurde er beim Train eingestellt, meldete sich aber von hier weg ins bayerische Alpenkorps und machte an der Front den Feldzug in Tirol mit. Bei den Kämpfen in Serbien wurde er im Herbst 1915 durch einen Arm- und Brustschuß verwundet. Wiederhergestellt kam er auf mehrfache Gesuche zur Fliegertruppe in Schleißheim.

Seinen Entschluß, zur Fliegertruppe überzutreten, gab er seinen Eltern in folgendem charakteristischen Briefe kund:

„Liebe Eltern! Mit herzlichem Dank für Eure lieben jüngsten Zeilen, teile ich Euch heute mit, daß ich ab 1. September zu den Fliegern nach... kommandiert bin. Eltern können derartige Schritte ihrer Kinder nicht billigen, aber versucht, meine Gründe, die mich veranlaßt haben, zu verstehen. Nicht Ehrsucht hat mich bestimmt, zu dieser Waffe zu eilen. Ich will mehr leisten in diesem furchtbaren Völkergemetzel als meine Pflicht und Schuldigkeit. Meine kräftige Körperkonstitution hat in mir den Glauben und das Vertrauen erweckt, daß ich bei den Fliegern meinen Platz voll und ganz ausfüllen werde. Blühende Gatten, bärtige Väter sind hinausgezogen in den Kampf; sollte ich, ein junger, kräftiger Mann, zurückstehen! Ihr werdet sagen, ich sei gefühllos! Nein, nein und nochmals nein. Schreibt mir bitte keine Briefe — sie mögen noch so stark von glühender Liebe getragen sein — die mich weich machen. Ich brauche nun viel mehr Kraft und Sicherheit, als das tägliche Brot. Es ist gleich, wo man steht in diesem riesigen Kampfe; ich sah es auf verschiedenen Kampfschauplätzen. Hauptsache ist — Pflicht und Schuldigkeit — dann ist alles recht! Lebt wohl! Mit herzinnigen Grüßen in Liebe Euer treuer Max."

Vom Trainsoldaten rückte er nun zum Fliegerleutnant auf und wurde wegen seiner glänzenden Leistungen zur Armee-Oberkommando-Abteilung versetzt. Einem Brief ist folgendes zu entnehmen:

„Nach den Mitteilungen eines Kameraden kam es anfangs wiederholt vor, daß, wenn unsere sämtlichen Offiziere beim Artillerie-Einschießen versagten, man einfach den ‚Kleinen Holzinger', wie er gern genannt wurde, nach vorne schickte. Er hat die Aufträge dann meistens spielend erledigt.

Recht gut bediente er auch als einer der ersten die funkentelegraphischen Einrichtungen im Flugzeug. Er war ein vorsichtiger Flieger. Bei den übrigen Offizieren, insbesondere bei den Vorgesetzten, erfreute er sich großer Beliebtheit. Das Ende seiner Tätigkeit ereilte ihn auf der Rückfahrt von einem Frontfluge, bei welcher sich in einer Höhe von zirka 3—4000 Meter eine Tragfläche loslöste und das Flugzeug zum Absturz brachte. Leutnant Holzinger und sein Flugzeugführer waren sofort tot."

Der Abteilungsführer der Feldflieger-Abteilung Armee-Oberkommando setzte die Eltern davon mit folgenden Worten in Kenntnis:

Im Felde, den 11. September 1917.

Sehr geehrter Herr Holzinger!

Schweren Herzens ergreife ich die Feder, um meinem Telegramm von heute früh die ausführliche Nachricht vom Tode Ihres Sohnes Max nachfolgen zu lassen, der uns allen ein schwerer Verlust ist.

Ihr Sohn war zu einem Bilderkundungsfluge hinter unserer Linie gestartet und ist anscheinend nicht mit dem Gegner in Berührung gekommen. Augenzeugen berichten, daß über Bergnicourt plötzlich sich das Flugzeug mehrmals überschlug und dann auseinanderbrach. Ihr Sohn und der Flugzeugführer Leutnant Oelsner müssen sofort tot gewesen sein.

Lassen Sie mich Ihnen und Ihrer Familie unser aller tiefstes und aufrichtigstes Beileid zum Tode Ihres Sohnes aussprechen, der es in der kurzen Zeit seines Hierseins verstanden hat, durch sein zuvorkommendes Wesen, seine Bescheidenheit und seine große Dienstfreudigkeit sich die Herzen seiner Kameraden zu gewinnen. Das Vaterland hat wieder einmal einen seiner Besten gefordert!

Mit vorzüglicher Hochachtung

Ihr sehr ergebener

Graf v. Beroldingen.

Diesem Schreiben schloß sich der Führer der Flieger-Abteilung, Herr Oberleutnant Mühl, nach einigen Tagen mit folgenden Ausführungen an:

Im Felde, den 17. September 1917

Sehr geehrter Herr Holzinger!

Als Abteilungsführer drängt es mich, Ihnen und Ihrer ganzen Familie anläßlich des Heldentodes Ihres Sohnes mein und der ganzen Abteilung aufrichtigstes und herzlichstes Beileid auszusprechen. Daß wir alle tiefbetrübt und erschüttert sind, brauche ich Ihnen nicht zu sagen. Wir alle hatten den so jäh aus unserer Mitte gerissenen Kameraden sehr gerne gehabt wegen seines offenen, bescheidenen, grundvornehmen, gemütvollen Wesens. Uns tröstet nur der Gedanke, daß er einen schönen Soldatentod gestorben ist. Die Abteilung wird den Verlust schwer verwinden. Ihr heldenmütiger Sohn hat durch seine mit ungewöhnlicher, todesverachtender Unerschrockenheit unternommenen Flüge an erster Stelle dazu bei-

getragen, der Abteilung den Ruf zu sichern, den sie jetzt genießt. Dafür gebührt ihm auch über das Grab hinaus unser unauslöschlicher Dank. Wie oft haben wir ihn bei Ausübung seines mühevollen und so gefährlichen Dienstes bewundert, wenn es weder Maschinengewehren, noch Schrapnells, noch feindlichen Kampfeinsitzern gelang, ihn von seiner Aufgabe abzubringen, und wie oft hat er so kühn dem Tode ins Auge geschaut . . .

Wir haben unseren tapferen Kameraden mit seinem Flugzeugführer in einer Fülle von Blumen und jungem Birkengrün in der kleinen Ortskirche feierlich aufgebahrt. Zu seinen Häupten brannten Kerzen, Freiwillige hielten die Totenwache . . .

Walter Heymann hat in eigenem Todesschauen diese Stimmung erfühlt, die er Bestattung nennt:

Wir folgen ihm mit schwerem Gang.
Warum: Ade? fragt unser Sang,
Die Glocke ruft den Schrei nach Luft.
Ein Tannenzweig sinkt in die Gruft.
Das endet.

Wen Düsternis hier nicht begräbt,
Der weint, der zittert, daß er lebt!
„Ich kann nicht mehr, ich will nicht mehr,
Die Tränensonne gleißt so sehr
Und blendet."

Den ihr geliebt, habt ihr gesehn.
Lebt fort und liebt. Bis zum Vergehn
Wird heut die Erde nimmer leer,
Und nimmt sie viel, sie gibt noch mehr,
Nun wendet!

So wie das Leben und das Lied dieses Königsberger Juden in Licht sich auflöste, so ging die Seele dieses treuen Kameraden in die ewigen Jagdgründe und ließ die Eltern, wie es in der jüdischen Familie allemal ist, gebrochen zurück. Viele dieser Eltern haben den Tod ihrer Söhne nicht lange überlebt.

Aus der Fülle der ergreifenden Worte, die anläßlich seiner Aufbahrung in Frankreich und an seinem Grabe ihm gewidmet wurden, mag hier die Grabrede des Fliegerleutnants Meyer, welcher die Flieger-Ersatzabteilung Fürth vertrat, zitiert werden. Sie klang aus in den Worten:

Trauernd stehen wir an der Bahre unseres lieben Kameraden Max Holzinger. Nie haben wir einen prächtigeren Menschen verloren, einen Flieger, dessen Tüchtigkeit und Schneid allgemein anerkannt wurde, einen Kameraden, geschätzt und geachtet von jedem, der ihn näher kennen lernte.

Nicht der Feind, dem er auf seinen Flügen so oft und kühn ins Auge blickte, hat ihn besiegt, sondern ein jäher und tückischer Zufall hat ihn seiner, ihm so lieb gewordenen Waffe entrissen, die seinen Tod aufrichtig bedauert und betrauert. So lege ich nun im Namen der Offiziere und Flugzeugführer der Flieger-Ersatzabteilung Fürth diesen Kranz an Deiner Bahre nieder als letzten Ehrengruß; schlafe wohl, Kamerad, ruhe sanft, Du hast Deine Pflicht bis zum letzten Atemzug erfüllt und starbst als Held!

Die freie schlagende Verbindung Salia in Würzburg widmete ihrem Mitgliede Ernst Müller, cand. med. aus Hannover, Sohn des Bankdirektors Siegfried Müller, einen Nekrolog, der also beginnt:

„Die Bundesbrüder kennen seine Soldatenlaufbahn. Bei Ausbruch des Krieges Sanitätsgefreiter der Reserve, stellt er sich freiwillig zur Waffe, zieht als einer der ersten hinaus, so daß schon der erste unserer Berichte von seiner mit Mut und Kampfesfreude überstandenen Feuertaufe in der vordersten Sturmlinie erzählen kann. Von seinen Vorgesetzten anerkannt, ist er als der bestqualifizierte unter den ersten Auserwählten des Offizierskurses, der ihm hervorragendste Eignung zuerkennt. Der junge Leutnant kehrt in den Schützengraben zurück. Nach den heißen Kämpfen bei Beau de Sapt, in deren Brennpunkt er kämpft, genügt die nun ruhigere Vogesenfront seinem Tatendrang nicht mehr. Er wird Flieger, seine Tapferkeit wird einzige Kühnheit: im Begriffe vom Beobachtungsfluge zum Kampffluge überzugehen, ereilt ihn das von manchem Freunde in steter Besorgnis befürchtete Fliegerschicksal, von schwindelnder Höhe, vollsten Lebensbewußtseins hinabzustürzen in das Nichts.

Wir haben leiden gelernt in diesem Kriege. Fast der zehnte Teil unseres Bundes, unsere Tüchtigsten, sanken vor dem Feinde. Aber dieser neue Schmerz zerwühlt unser Inneres mit bitterster Verzweiflung. Hier war ein Kühner, ein Reichbegabter, ein Charakter, ein Mann von Überzeugungstreue und ungebeugtem Nacken, ein lebendiger Geist, ein tiefes Gemüt — und all diese hervorragenden Eigenschaften schienen für ihn nur vorhanden zu sein, um sie restlos einzusetzen in den Dienst der Gemeinschaft."

Es verlohnt sich, seinem Leben nachzuspüren. Ernst Müller war zu Kriegsbeginn cand. med., und da er gedient hatte, gehörte er eigentlich zum Sanitätsdienst als Sanitätsunteroffizier, da er die Gefreiten-Qualität hatte. Er begnügt sich, als Gefreiter in der Front mitzumachen. Sein Humor bleibt jeder Zeit unverwüstlich. Nach 1½ Jahren Krieg, nach vielen schweren Erlebnissen, schreibt er den Freunden in der Salia:

„Der Krieg fängt wieder an. Das ist erfreulich", und unter dem 22. 2. 16 weiter: „Die Stimmung hier ist unentwegt zuversichtlich und zukunftsfroh".

Vorher hat er die wertvolle bayerische Auszeichnung, das Militärverdienstkreuz 3. Klasse mit Kronen erhalten. Zu Beginn des Jahres 1916 kommt er in Schleißheim bei den Fliegern an, wird ausgebildet und der Feldfliegerabteilung überwiesen.

Im September läßt er sich wieder einmal vernehmen. Er fliegt jetzt in den Brennpunkten der Kämpfe, zuletzt bei Verdun.

„Was man sieht und hört, ist außerordentlich interessant, eignet sich leider nicht zur Mitteilung. Mir gefällt meine Tätigkeit sehr gut."



Ernst Müller †

Einige Zeit später schreibt er:

„Bei einigermaßen ausreichendem Wetter wird viel geflogen. Meine Staffel bekam heute für einen feinen Flug nach Nancy am 4. 10. (bei dem ich auch einen Luftkampf mit zwei Franzosen hatte) die höchste Anerkennung des Kronprinzen ausgesprochen. Wir sind als Etappenflieger überallhin bekannt, weil wir beim Fliegen weit in der französischen und sonst weit hinten in der deutschen Etappe herumtollen. Ich bin Kasinovorstand und habe viel mit Küche und Keller zu tun. Dieser Tage zum Beobachter-Abzeichen eingegeben. Also es ist eine Lust zu leben. Heute geht's nach Badelaincourt, südlich Verdun, um Flugplatz und Ausladebahnhof der Franzosen etwas aufzumuntern. Aber sonst geht's mir famos."

Eines Tages aber blieben seine Briefe aus. Dafür kamen die seines Staffelführers, des Oberltn. Schwenden u. a. Offiziere. Sein Vorgesetzter schrieb dem Vater:

11. November 1916.

„Euer Hochwohlgeboren wurden bereits telegraphisch verständigt, daß Ihr Herr Sohn Ernst von einem Erkundungsflug am 9. 11. nicht zurückgekehrt ist. Es drängt mich, zumal Ihr Herr Sohn als Beobachtungsoffizier bei der Staffel ganz hervorragenden und vorbildlichen Schneid zeigte und eine meiner besten Stützen war, Euer Hochwohlgeboren soweit als mir möglich, über die ganze Sache aufzuklären. Verzeihen Sie, daß ich Ihnen durch diesen Brief schwere Stunden bereiten muß. Wir alle hoffen zuversichtlich, daß Ihr Herr Sohn in französische Gefangenschaft geraten ist und daß in einigen Wochen Ihr Herr Sohn selbst Nachricht aus Frankreich gibt. Wolle Gott, daß wir in kurzem die ganze Gewißheit erhalten, daß Ihr Herr Sohn noch am Leben ist. Das wünsche ich nicht nur Ihnen als Vater, sondern auch ihm, der stets bereit war, sein Alles einzusetzen für sein Vaterland. Die Dankbarkeit für Ihren Sohn wird mich jederzeit bereit finden, mich Euer Hochwohlgeboren stets voll und ganz zur Verfügung zu stellen."

Und 6 Tage nachher setzt sich der Kommandeur wieder in Verbindung mit den Eltern:

16. November 1916.

„Mit einem Worte, das Schicksal Ihres Herrn Sohnes und meines trefflichen Beobachters ist noch vorläufig in vollkommenes Dunkel gehüllt. Wir wollen uns nicht selbst betrügen, so gern ich dies tun würde, um nicht an den eventl. Tod meines Beobachters, der mir durch seine hervorragenden soldatischen Eigenschaften so sehr ans Herz gewachsen war, glauben zu müssen. Mit Spannung wartet die Staffel auf die Nachricht, die aus der Schweiz eintrifft. Wir wollen die Freundespflicht zu unserer verlorenen Flugzeugbesatzung dadurch in den nächsten Tagen erfüllen, daß wir durch Abwurf aus dem Flugzeug bitten, die Franzosen möchten uns das Schicksal dieser Besatzung mitteilen. Bisher hinderte uns das schlechte Wetter daran. Aus Ihrem Briefe entnehme ich, daß Ihr Herr Sohn Ihnen von den Erfolgen meiner Staffel berichtet hat. Meinen ganz vortrefflichen Offizieren hatte ich dies zu verdanken. Um so eher werden Euer Hochwohlgeboren verstehen, wie mein Herz an jedem einzelnen hängt und wie schwer mir besonders dieser Verlust ankommt. Darf ich Euer Hochwohlgeboren daher nochmals bitten, unsere gegenseitigen Kräfte zu vereinen, um möglichst bald Klarheit und hoffentlich freudige Klarheit in das bisherige Dunkel zu bringen."

Vom 6. bayer. Kampfgeschwader, der Kampfstaffel, kamen noch weitere Briefe, deren wichtigste wir anführen müssen, um die Geschichte zu Ende zu erzählen:

10. Dezember 1916.

„Soeben von einer dienstlichen Reise zurückgekehrt, stellen mich Ihre beiden Briefe leider vor die traurige Tatsache, daß Ihr Herr Sohn Ernst und mein trefflicher Beobachter den Heldentod gefunden hat. Die ganze Staffel wird hierdurch mit mir in die aufrichtigste Trauer versetzt. Wir alle möchten Ihnen und Ihrer hochgeschätzten Familie unser allertiefstes und inniges Beileid aussprechen für den schweren Schlag, der Sie durch den Heldentod meines einzig schneidigen Beobachters und unseres lieben, teuren und heiteren Kameraden getroffen hat. Meine wie zu Eisen geschmiedete Staffel, durch Bestehung gemeinsamer Gefahren, hat durch den Tod Ihres Herrn Sohnes eine tiefe, nur schwer zu reparierende Scharte erlitten. Mir persönlich stand er durch seinen vorbildlichen Schneid und sein offenes, gerades und heiteres Wesen besonders nahe. So wie sein Wesen, war auch sein Ende ehrenvoll. In der Verkörperung des frischen draufgängerischen Fliegergeistes hat er im offenen ehrlichen Kampf sein junges Blut seinem Vaterland geopfert. Lassen Sie mich Ihnen, dem so schwer geprüften Vater, meinen und unseren Dank aussprechen dafür, was er Hervorragendes geleistet hat, mir, seinem Staffelführer, und besonders seinem großen Vaterland. Sein Geist wird um uns sein und uns anspornen, es ihm gleich zu tun, d. h. unser Bestes, das Leben, dem Vaterland freudig wie er zu opfern. Wir aber werden nicht aufhören, ihm auch nach seinem Tode die Treue zu bewahren, die er uns gezeigt hat. Auf unseren Abwurf hin ist leider von seiten der Franzosen noch nichts erfolgt. Die Franzosen sind dafür nicht zu haben. Auch kommt nie ein Franzose hinter unsere Linie bei Verdun. Zur Beruhigung von Euer Hochwohlgeboren werden wir es jedoch noch ein zweites Mal versuchen. Beide wurden wahrscheinlich im Luftkampf schwer getroffen, mußten drüben niedergehen und starben in einem Lazarett in Verdun. Abgestürzt können sie nicht sein, denn sonst hätten sie schon tot am Boden ankommen müssen. Der einzige Weg zu weiterer Ermittlung bleibt der von Euer Hochwohlgeboren vorgeschlagene. Wir werden jedoch nichts unversucht lassen, um durch Abwurf oder durch Gefangenenaussagen Näheres herauszubringen. Die Erlaubnis von Euer Hochwohlgeboren voraussetzend, habe ich die Todesanzeige in die ‚Frankfurter Zeitung' setzen lassen. Wenn es mir irgendwie möglich ist, stehe ich Euer Hochwohlgeboren jederzeit bereitwilligst zur Verfügung. Für meinen braven Beobachter ist mir kein Dienst zu schwer. Möge Ihnen und Ihrer hochgeschätzten Familie der Gedanke, daß Ihr Herr Sohn seinen Lebenszweck durch seinen Heldentod fürs Vaterland auf das ruhmvollste erfüllt hat, über diese schweren Stunden hinweg helfen. Neben der Trauer muß der Stolz auf den gefallenen Sohn ausgleichend wirken."

16. Dezember 1916.

„Soeben erfahre ich Näheres über die Ursachen des Todes und über den Tod Ihres Herrn Sohnes selbst. Gestern wurde bei Pont-à-Mousson ein Nieuport zur Landung gezwungen. Insasse: 1 französ. Kapitain. Er sagt aus: ‚Ich war gerade in Verdun, als das Flugzeug Bemsel-Müller abgeschossen wurde. Der Walfisch griff einen Farman an über der Zitadelle von Verdun. Das deutsche Flugzeug bemerkte anscheinend einen dem Farman zu Hilfe eilenden Nieuport nicht. Nach kurzem Kugelwechsel ging die deutsche Maschine nieder, um wahrscheinlich auf einer

Wiese westlich der Zitadelle zu landen. In 100 Meter Höhe stürzte das Flugzeug plötzlich senkrecht ab. Die beiden Insassen hatten Bauchschüsse und starben, noch ehe sie hätten abtransportiert werden können. Sie wurden im Militärfriedhof von Verdun beerdigt. Der Herzog von Connaught, der sich zufällig in Verdun befand, hat das Maschinengewehr an sich genommen als Andenken. Ein französisches Flugzeug hat eine Meldung über das Geschick der Besatzung abgeworfen.' Soweit die Aussagen des Franzosen."

Nachträglich kommen noch zwei Zuschriften: Die eine betrifft den Königl. Erlaß, wodurch unter dem 17. 11. der Bayerische Militär-Verdienstorden 4. Klasse mit Schwertern ihm verliehen wurde. Der Umtausch dieses Ordens war Ernst Müller schon früher angeboten worden. Er war aber stolz auf seinen Unteroffizierorden und gab ihn nicht heraus.

Schließlich wurde auch noch die Kapsel gefunden. Man schrieb den Eltern:

Wir haben jetzt noch den franz. Text, eine Abschrift von der französischen, aus einem Flugzeug abgeworfenen Meldung, bekommen.

„Vom Heldentod unseres lieben Müller." Folgende Nachricht der Franzosen wurde am 26. Dezember von den Deutschen gefunden, soll aber einige Tage nach dem Unglück abgeworfen sein:

Le 9 novembre 1916; le lieutenant Ernst Müller et le sous-officier Christian Bemsel, pilote, ont été abattus sur Verdun et enterrés en ce lieu avec les honneurs militaires. Ils se sont battus héroiquement.

In Übersetzung: Am 19. 11. 16 fielen der Ltn. Müller und Flugzeugführer Untrffz. Chr. Bemsel. Sie wurden an Ort und Stelle mit militärischen Ehren bestattet. Sie haben wie Helden gekämpft . . .

Von einer weiteren stattlichen Zahl von Fliegern ist Näheres nicht bekannt. Hoffentlich kann in einer neuen Auflage die militärische Laufbahn dieser Kriegsteilnehmer klargestellt werden. Es handelt sich hier um:

Leutnant Abrahamsohn, Hannover;
Vizefeldwebel Amrhein;
Rudolf Abt aus Bremen, Flugzeugführer;
Leutnant Aronheim;
Flieger Albert Bär, stud. med. aus Windsbach in Bayern;
Flieger Fritz Benario, New York 74, Wexstr. 174;
Vizefeldwebel Bett;
Beobachter Hans Bielschowsky, Berlin, Neffe des Direktors der A. E. G. Mamroth;

Otto Cohn aus Fraustadt;
Max Cohn gen. Petzall bei der Jagdstaffel Richthofen (1916—1918);
Rudolf Engel, Hamburg;
Bertold Gutmann (Mitglied der K. C. Verbindung Bavaria);
Hausdorf, Berlin;
Fritz Haas aus Frankfurt am Main;
Hugo Kaplan, Berlin, Brunnenstr. 18;
Afred Kann, R. A. in Zempelburg;
Fritz Koppel, Rheydt;
Leutnant Kurt Königsberger, Sohn des Karl K. in Fürth;
Bertold Krämer, Osterode;
Leutnant Kurt Lämmle;
Leutnant Erich Lewy, Sohn des Dir. Hugo Lewy, Berlin;
Leutnant Lewy, Stuttgart;
Leutnant Lewy, Nürnberg (Beobachter);
Artur Macholl, geb. in Braunschweig;
Leutnant Mayer, früher bei dem 1. bayer. Fuß-Art.-Regt.;
Reg.-Baum. Meyer, Sohn des Herrn Meyer, Berlin, Bregenzer Straße 12;
Leutnant Michelbacher, Öttingen im Ries;
Siegfried Nossek;
Flugzeugführer Bruno Offenbacher, Fürth, Sohn des Fabrikbesitzers Offenbacher;
Hans Rothschild, Göppingen;
Flugzeugführer Albert Scheyer sen., Heilbronn a. N.;
Flugzeugführer Hermann Schmidt, Stuttgart;
Fliegerleutnant Oskar Seligmann, Stettin, Moltkestr. 12;
Unger;
Warschauer, Sohn des Archivrates W. in Danzig;
Leutnant Siegfried Witkowski, Sohn des Leopold W. in Ansbach;
Leutnant Alex Wetzlar.

* * *

Ein Mann, der auf Grund seiner Lebensgeschichte bestimmt als „Arier“ reklamiert werden dürfte, ist der Düsseldorfer Alwin Lippmann, Lindemannstr. 23a. Seine Kriegsstammrolle zeigt kurz folgende Einträge auf: September 1914 Kriegsfreiwilliger beim 3. bayer. J.-R. Augsburg, Dezember 1914 mit bayer. R.-J.-R. 19 ins Feld. Juni 1917 Leutnant d. R., Oktober 1918 Oberleutnant d. R. Nach Kriegsende ein eigenes Detachement beim Grenzschutz in Oberschlesien, wo er im Kampf mit polnischen Insurgenten das fünftemal, und zwar durch Kopfschuß, ver-



Jablonsky auf Wrightapparat 1909

wundet wurde. Acht Auszeichnungen: E. K. I. und II., bayer. Militär-Verdienstorden mit Krone und Schwertern, bayer. Militär-Verdienstkreuz mit Krone und Schwertern, Verwundeten-Abzeichen in Silber, bayer. Tapferkeitsmedaille, Schles. Adler I. und II. Klasse. Lippmann wurde als Flieger in Hasselt ausgebildet, gab aber das Fliegen infolge schwerer Verwundung (Verlust eines Knochens der linken Elle durch M.-G.-Schuß) auf und ging zur Infanterie zurück, wo er von 1916 bis Kriegsende beim bayer. J.-R. 12 war.

Ein Landsmann Lippmanns ist Karl Berger, der zuerst als Infanterist beim J.-R. 64 den Feldzug mitmachte, in Köln und Freiburg schulte. Im Luftkampf schoß er später zwei feindliche Flieger ab. Eines Tages flog Berger als Schutzflugzeug eines Artilleriefliegers, als plötzlich ein französisches Jagdgeschwader

auftauchte. Berger, der 500 Meter tiefer flog, erkannte an dem vordersten schwarzen Flugzeug den bekannten französischen Jagdflieger Pinsard, der ein schnelleres und wendigeres Flugzeug als der deutsche D. F. W.-Doppelsitzer flog. Berger schraubte sich hoch und nahm den Luftkampf auf. Der Franzose stieß aus der Sonne auf den Gegner, der ihn mit seinem Maschinengewehr empfing. 150 Meter waren die beiden auseinander, da schlug der Feind plötzlich einen Salto und verschwand mit vollen Touren unter den M.-G.-Salven, die ihm Berger nachsandte. Unter anderen Zeugnissen bestätigte der Kommandeur der Flieger I. der Armeegruppe Reims (B. N. Ta. 108/17), Hptm. Gorsche, daß Berger „wesentlich zum rechtzeitigen Einsatz der Jagdstaffel beitrug". Berger war bei dieser Armeegruppe als Rekonvaleszent von einem Sturz.



Am 15. Mai 1918 fand den Fliegertod durch Absturz mit einem Flugzeuge in **Schüsselndorf** bei Brieg der Beobachter-Vorschüler

Leutnant der Reserve

Simon Pinczower

Inhaber des Eisernen Kreuzes I. und II. Klasse

Die Abteilung beklagt tief den Verlust dieses tüchtigen, vor dem Feinde bewährten Offiziers und hochgeschätzten Kameraden, dessen besonderer persönlicher Schneid für unsere Waffe zu den besten Hoffnungen berechtigte.

Die Abteilung wird ihm ein treues Andenken bewahren.

Hildebrandt,
Hauptmann und Kommandeur der Flieger-Ersatzabteilung 11.

Dieser Nachruf galt einem jungen Oberschlesier, geboren am 12. 10. 1895 in Beuthen O. S., wo er April 1912 den Einjährigen-Berechtigungsschein am Gymnasium erhielt. Der Krieg überraschte ihn als angehenden Kaufmann in Breslau, welchem Beruf er sofort Valet sagte; seine Metamorphose machte ihn zum Kriegsfreiwilligen im Inf.-Reg. 156 in Beuthen, das er bald mit dem östlichen Kriegsschauplatz vertauschte. Im Juni 1916 kam er als Vizefeldwebel und M.-G.-Schütze zu den Fliegern in Freiburg.

Januar 1917 nach dem Westen kommandiert, fand seine Flugtätigkeit wiederholte Anerkennung. Im ganzen brachte er es auf 108 Frontflüge, wofür er Mitte Februar „in Anerkennung seines vorbildlichen Schneids und seiner hervorragenden Verdienste als M.-G.-Schütze (Abwehr-



S. Pinczower †

schlacht in Flandern und Cambraischlacht 1917)" das Eiserne Kreuz I. Klasse empfing. Kurz darauf wurde er zum Reserveoffizier der Fliegertruppen befördert und zu einem Beobachter-Vorkursus nach Brieg kommandiert, wo er eine alte abgewirtschaftete Maschine fliegen sollte. Er kam dem Befehl nach. Nach einer Version soll das Flugzeug infolge eines Vergaserbrandes abgestürzt sein, andere sagen, ein Propeller wäre gebrochen. Nur das eine steht

fest, daß Pinczower, als das Flugzeug Feuer fing, heraussprang und sich auf diese Weise noch zu retten versuchte.

Unter den Nachrufen mag noch eine Abschrift hier Platz finden, die vom Führer seiner Truppe, Rittmeister Völkel, stammte.

„. . . Die Abteilung, insbesondere das Offizierkorps bedauert mit Ihnen und Ihrer Gattin aufs tiefste den Heimgang Ihres Sohnes. Uns allen wird er unauslöschlich in der Erinnerung bleiben. Als ein Soldat, der stets sein Blut, sein Leben, sein ganzes Können, sein Fühlen und Denken für seinen Kaiser und sein Vaterland eingesetzt hat, dem von seiten seiner Vorgesetzten und Untergebenen stets das vollste Vertrauen entgegengebracht wurde, als Kamerad, der die Liebe des gesamten Offizierskorps besaß.

Hochachtungsvoll . . .“

Einen, dem man den persönlichen Mut nicht bestreiten wird können, wollen wir nun anführen: Den Oberarzt d. Res. Dr. med. Hermann Jaffé, Sohn des Herrn Adolf Jaffé aus Santomischel in Berlin, Tile-Wardenberg-Str. 9, wohnhaft). Jaffé rückte in den Augusttagen jenes merkwürdigen Jahres voll Begeisterung als Kriegsfreiwilliger hinaus. Er nahm an den Schlachtplätzen der Westfront teil. Obwohl Arzt, ward er doch, um seinen persönlichen Mut besser beweisen zu können, Flieger. Fünfmal wurde er verwundet, das viertemal im Januar 1918, kaum von der Verwundung genesen, eilte er erneut ins Feld, bis er am 17. Mai 1918 den Folgen einer fünften Verwundung im Lazarett in Damaskus erlag. Eine Reihe von Auszeichnungen (Eisernes Kreuz I. Klasse, Eiserner Halbmond usw.) könnten angeführt werden. Aber dieses Soldatenleben spricht wohl ohnedies genügend für sich.

Anfragen, die bei der Durcharbeitung der neuen Auflage notwendig wurden, waren bei den Angehörigen fast allgemein erfolglos. Die Erinnerung an den Gefallenen ist etwas Heiliges, so daß man verstehen kann, wenn die Eltern nicht mehr zu irgendwelchen Unbekannten von den Taten der Söhne sprechen wollen. Und so sei nur kurz eine Mitteilung des Gutes Stangenhausen bei Trebbin vom 13. April 1924 (gez. Mosse) wiedergegeben, nach welcher der Sohn des Berliner Komm.-Rates M. Dr. August Moser — beigesetzt in Weißensee — als Flieger im Westen fiel. Moser besaß das Eiserne Kreuz I. Klasse; er hatte, obwohl Artillerie- und nicht Kampfflieger, doch mehrere feindliche Flugzeuge abgeschossen.

Und einer anderen Mitteilung zufolge fiel an der Westfront Heinrich Schiller, der Sohn des Breslauer Kaufmanns Ludwig Schiller, als Flieger einer Jagdstaffel.

An der italienischen Front fand den Soldatentod der Leutnant Lessing (früher Cohn), Sohn des Rittergutsbesitzers Oscar Lessing, Hühnern bei Breslau, als Flugzeugführer.

Am 13. Januar fiel durch einen feindlichen Herzschuß der Fliegerleutnant Max Pappenheimer. Es verlohnt sich, seinen



Max Pappenheimer †

Lebenslauf zu überblicken. Er entstammt einem Lehrerhaus in Mergentheim und studierte Rechtswissenschaften, gehörte dabei einer zionistischen Korporation an. Damals hätte ihm sicher niemand das Horoskop gestellt, daß er in Bälde ein deutscher Fliegeroffizier werden würde, er, der nicht einmal zum Dienst mit der Waffe eingezogen worden war, da er bei der Untersuchung nur zum Ersatz-Reservisten tauglich befunden wurde.

Im Kriege kam alles anders. Auf dem Truppenübungsplatz Meiningen kurze Zeit nach Kriegsausbruch ausgebildet, kam er im November 1914 zum W. Inf.-Reg. 127 in die Argonnen, wo

er sich durch Mut und Ausdauer auszeichnete. Im März 1915 wurde er bereits Offizier, und als solcher zum Regiment 52 versetzt, wo er im Priesterwalde stand, aber weder als Soldat noch als Mensch genügend Anerkennung fand, sogar antisemitische Übergriffe blieben ihm nicht erspart.

Vom August bis Anfang Dezember 1916 verweilte er in der Fliegerschule Böblingen in Württemberg und in der Fliegerschule Großenheim in Sachsen. Von Mitte Dezember 1916 flog er im Westen, und zwar in Flandern, bei Arras und zuletzt bei Cambrai.

Am 27. April 1917 erhielt er vom Kom. Gen. der Luftstreitkräfte das Abzeichen für Beobachtungsoffiziere. Zehn Tage später stürzte er ab, konnte aber bald wieder fliegen und sich das Eiserne Kreuz I. Klasse erwerben. Zahlreiche Anerkennung, welche in dieser Zeit seine Fliegerabteilung erhielt, hatte Pappenheimer reichlich mitverdient.

Am 15. August lautete der Divisions-Befehl der X. Res.-Division:

„Ltn. Pappenheimer mit Ltn. Friedrichs als Führer (Flieger Abt. X) hat gestern unter schwierigsten Verhältnissen bei ungünstiger Witterung, tiefer Wolkenlage, starkem feindlichen Beschuß und in niedriger Höhe fliegend eine Artilleriesperrfeuerprüfung durchgeführt. Für diese schneidige und gute Leistung spreche ich beiden Offizieren volle Anerkennung aus."

Und der Artillerie-Kommandeur persönlich am 19. 10. 17:

„Das von Leutnant Friedrichs als Führer und Ltn. Pappenheimer als Beobachter besetzte Flugzeug der Feldflieger-Abt. X hat der Artillerie der X. Res.-Division besonders gute Dienste geleistet. Beide Herren waren bei jeder Wetterlage zu jedem Fluge bereit, haben sich stets angeboten und trotz allen entgegenstehenden Schwierigkeiten für das Einschießen und die Erkundung der Artillerie Großes geleistet. Sie waren unermüdlich, kaum gelandet, starteten sie von neuem, wenn die Aufgabe es erforderte; weder die feindlichen Flugzeuge noch die Ungunst des Wetters hielt sie von ihrer erfolgreichen Tätigkeit ab. Die Artillerie verdankt gerade diesem Flugzeug einen Hauptteil ihres gelungenen Schießens, seine Tätigkeit ist ganz besonders anzuerkennen."

Eine weitere Auszeichnung — die goldene Militärverdienstmedaille — blieb dann nicht aus.

Das Jahr 1918 begann Pappenheimer mit einem neuen Führer, mit dem er nur noch wenige Flüge ausführen sollte. Bald fand er vor dem Feinde den Heldentod. Er liegt auf dem württembergischen Bezirksfriedhof Unterbalbach zur letzten Ruhe gebettet.



Zur Front (Pappenheimer)

Sein Hauptmann aber weihte ihm über das Grab hinaus folgende ehrenvollen Worte, die dem Briefe an seinen Vater entnommen sind:

„Am 13. Januar 1918, einem klaren, kalten Wintertag, hatte Ihr Herr Sohn den Auftrag, eine unserer Batterien gegen eine feindliche Batterie einzuschießen. Wie immer erfüllte er in meisterhafter Weise seine Aufgabe, wie nachträglich aufgenommene Photographien der beschossenen Batterien zeigen. Kurz vor dem Heimfluge wurde das Flugzeug von einem englischen Jagdeinsitzer angegriffen. Die erste Maschinengewehrgarbe traf Ihren Herrn Sohn, welcher sofort mit Herzschuß leblos zusammensank. Der Flugzeugführer (Flieger Nolte) landete das stark beschädigte Flugzeug diesseits unserer Linien bei Lehaucourt nördlich St. Quentin. Ihr Herr Sohn war einer der besten Beobachtungsoffiziere, die nicht nur die Abteilung, sondern die ganze Fliegertruppe zu verzeichnen hatte. In einem Jahre war er 228 mal gegen den Feind geflogen und hat 100 Batterien mit Erfolg eingeschossen, eine Leistung, die wohl einzig dasteht und die belohnt werden sollte durch die Eingabe zum Ritterkreuz des Kgl. Hausordens von Hohenzollern.

Ihr Herr Sohn nahm eine Sonderstellung in der Abteilung ein, jeder bewunderte ihn wegen seiner Leistungen, und jeder mochte ihn besonders gerne wegen seiner vornehmen bescheidenen Gesinnung. Mir persönlich war er der fleißigste und tüchtigste Mitarbeiter und ein lieber Freund!

Suchen Sie Trost in dem Gedanken, daß Ihr Herr Sohn als ein für unsere große nationale Sache durch und durch überzeugter Mann gekämpft und als Held gestorben ist.

Er geht denn von uns, aber sein Geist wird weiter leben, und die Erinnerung werden wir stets hochhalten."

Im „Reutlinger Generalanzeiger" (Nr. 16 vom 19. Januar 1918) gab sein Hauptmann auch noch öffentlich Kenntnis von seinem Heldentode:

„Am 13. 1. 18 fiel durch Herzschuß im Luftkampf der Leutnant der Reserve und Beobachtungsoffizier Max Pappenheimer, Inhaber des Eisernen Kreuzes 1. und 2. Klasse und der goldenen Verdienstmedaille. Sein Wort: „Es liegt im Wesen des Soldatenberufes, vor dem Feinde freudig sterben zu wissen", kennzeichnet diesen tapferen Offizier und lieben Kameraden. Es war einer unserer Besten. Ehre seinem Andenken.

Sommer,
Hauptmann und Führer einer Fliegerabteilung."

Die Redaktion des „Reutlinger Generalanzeigers" bemerkt hierzu im redaktionellen Teile:

„Max Pappenheimer gefallen. Heute erreichte uns die schmerzliche Kunde, daß Max Pappenheimer, der der Schriftleitung des ‚Reutlinger Generalanzeigers' in den Jahren 1912 und 1913 angehörte und noch lange in engen Beziehungen zu ihr stand, als Fliegerleutnant den Tod fürs Vaterland gestorben ist. Ein Herzschuß hat im Luftkampfe seinem Leben ein jähes Ende bereitet. Für die breitere Öffentlichkeit ist der Gefallene einer von den vielen Tausenden, die ihr Leben für den Schutz des Vaterlandes in die Schanze schlagen; uns war er mehr: ein treuer, schaffensfroher und wertvoller Mitarbeiter, ein Mensch vorbildlichen Charakters nach jeder Richtung. Wir können auch für uns nur wiederholen, was Major Sommer in der amtlichen Trauerkundgebung zum Tode Pappenheimers sagt: Er war einer unserer Besten."

Die Anführung der Daten und Taten, die Betonung der äußerlichen Anerkennung, die Verleihung von Rang, Orden und Ehrenzeichen — diese Summation von objektiven Erscheinungen bleibt das Primäre unserer Darstellung. Ohne diese lauten Gunstzeichen der großen Welt fehlt dem Helden die offizielle Charakterisierung. Aber so sehr die starken Ereignisse das erste und letzte Wort haben, es gibt Imponderabilien, die Gewicht haben; feine gemütliche Stimmungen und seelische Regungen, welche einen so starken Wert haben, daß sie als Erinnerung über den Kreis der nächsten Freunde hinauswirken. Solche documents humaines, die wir einzeln nicht mit den gewöhnlichen Maßstäben, mit Scheffeln

messen können, erschließen uns erst recht das Innerste und Tiefste, die psychische Verfassung der jüdischen Jugend. Daß wir im Nachlaß der anerkannten Matadoren auf Zeugnisse ausgeprägter Persönlichkeit, auf prächtigen Humor und Geistesgröße stoßen, versteht sich am Rande; aber auch der Nachwuchs, dem es nicht vergönnt war, den höchsten Lorbeer zu pflücken, zeigt kerngesunde, männliche und opferwillige Art.

Einer von ihnen war Heinz Bettsak. Mit 21 Jahren zu Beginn des Weltkrieges, bereits Referendar und Doktor der



Dr. H. Bettsak †

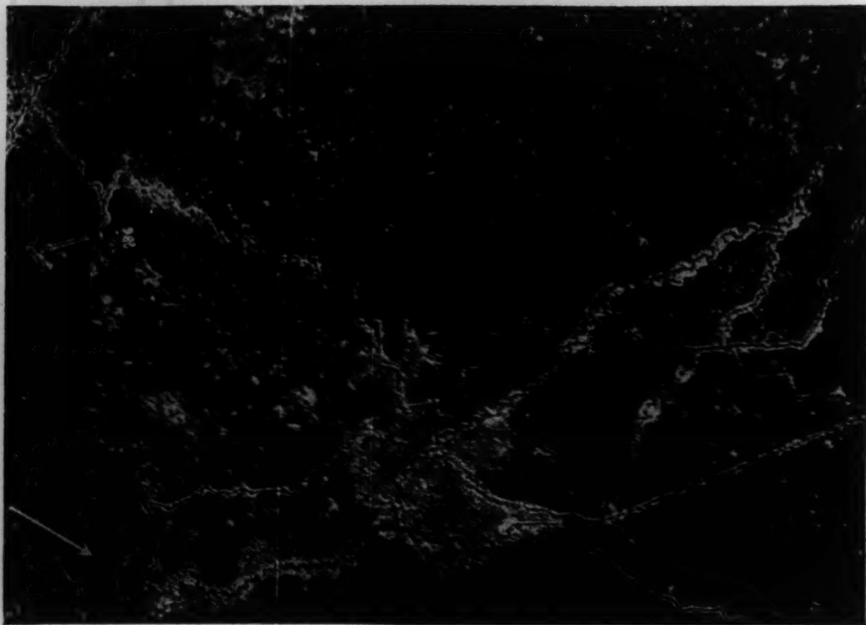
Rechte in Berlin, trat er am 1. August 1914 als Kriegsfreiwilliger bei den Zietenhusaren ein. Wie viele andere konnte auch er es nicht erwarten, bis er die „endlose“ Ausbildungszeit hinter sich hatte und ran an den Feind durfte. 2 Tage nachdem sein Transport ins Feld gelangte, schreibt er seinen Eltern folgenden unruhigen Brief:

„Ich muß gestehen, daß mich die Tatenlosigkeit, zu der wir hier vorläufig verdammt sind, schon jetzt zu quälen beginnt. Die wilde Romantik der Vogesenberge, der Donnerhall der Geschütze, so manche kreuzgeschmückte Infanteriebrust stimmen uns junge Burschen naturgemäß kampflustig. Es ist auch ein eigenes Gefühl, den Feind kurz vor sich zu wissen und nicht an ihn heranzukommen. Freilich haben die Bayern und Badenser, die hier

oben in sichern Stellungen liegen, sich ihre Ruhe teuer erkaufen müssen. Die Geschichte der Vogesenkriege ist vielleicht dereinst — das habe ich schon mit eigenen Augen sehen können und von den alten Leuten, die die Sache von Anfang an mitgemacht haben, des weiteren erfahren — das blutigste und grausigste Kriegserlebnis, von dem der Chronist zu berichten hat. Hier steht auf grünen Matten Grabmal an Grabmal. Hier ist das ruhmreiche Regiment der Chasseurs Alpins, eines der besten französischen Regimenter, fast völlig von den maßlos wütenden Bayern, die nur noch mit Stilett und Gewehrkolben gearbeitet haben, aufgerieben worden. Auch auf unserer Seite sind ganze Kompagnien verschwunden. Ich bin sozusagen nach der Mahlzeit hierher gekommen. Wir sowohl wie die Franzosen haben uns derartig raffiniert verschanzt und eingegraben, daß wir nicht mehr rückwärts, aber auch nicht v o r w ä r t s können. Wir halten hier nur die Wacht, um den Elsaß vor neuen Einfällen zu bewahren. Gewiß werden auch noch jetzt hier und da größere Patrouillen gemeldet, um die Wälder nach Versprengten abzusuchen, aber alles in allem haben wir hier doch Frieden im Krieg. Doch der Kriegsgott ist wetterwendisch, vielleicht kommen wir irgendwie bald vorwärts . . .“

Laitre (Vogesen), 4. 12. 14.

In Moussey hat's mich nicht lange gelitten. Immer nur hinter dem Feind zu sein, seine Granaten und Schrapnells über dem Kopf zu hören, ohne an ihn ran zu können, im Felde zu stehen, ohne jemals einen Franzosen gesehen zu haben, ist auf die Dauer nerventötend. Ein seltsamer Zwischenfall hat mich aus dieser reizlosen Lage befreit. Wir saßen gerade Mittwoch beim Abendtisch, als die Regimentsordonnanz mit der Meldung



Geländeaufnahme der Flieger-Abtlg. A. 237 (Lilienthal)



Abendstimmung (Heimann)

eintrat, daß unsere jungen Husarenoffiziere, die hinter der Front in Ruhe und Wohlleben sich ergingen, schon am nächsten Morgen zur Front aufzubrechen hätten, um an die einzelnen Infanteriebrigaden, die auf den Vogesenkämmen in Schützengräben den französischen Stellungen gegenüberliegen, zugeteilt zu werden. Sofort bat ich einen der Herren, Leutnant Gropius, der sich im übrigen als Architekt einen hervorragenden Namen geschaffen hat, sich auch im Kriege äußerst tüchtig auf Patrouillenritten bewährt hat und ein sehr feinsinniger Mensch ist, mich als Ordonnanz mitzunehmen. Er ging sofort zum Rittmeister aufs Schloß, und dieser erteilte mir freundlichst seine Erlaubnis. Die Sache hat mir, nebenbei gesagt, die Knöpfe eingebracht. In der Nacht packte ich also in Ruhe meine Sachen in die Packtaschen, und Donnerstag früh begann der Aufbruch zur Front. Ich habe an diesem Tage prächtige, mir unvergeßliche Eindrücke gehabt. Die imposantesten Kriegsbilder sind an meinen Augen vorbeigezogen. Es war ein finsterer, gewitterschwerer Tag. Über die Vogesenkämme ging der Ritt durch zerschossene Dorfschaften hindurch. An den Seiten überall verlassene französische Schützengräben, Granatlöcher, Waffenstücke. Stellenweise mußten wir absitzen, da die Chaussee von französischen Mitrailleusen beschossen wurde. Durch enge Hohlwege mußten wir unsere ängstlich zitternden Gäule führen. In ..... hatten wir uns beim Brigadekommandeur zu melden. Mein Leutnant erhielt den Auftrag, zunächst nach Ch. zu reiten und dort bei Ausbruch der Dunkelheit in unsere Stellung hier oben hinaufzugehen. So ritten wir also nach Ch. weiter. Der Ort bot einen ebenso unheimlichen wie reizvollen Anblick. Er besteht eigentlich nur noch aus Löchern, die unsere und die französischen Granaten, lauter Volltreffer, in die Häuser dieser Ärmsten geschossen haben. In Ch. mußten

wir unsere Pferde zurücklassen. Damit habe ich aufgehört, Kavallerist zu sein. Nun bin ich Infanterist geworden, und — wie ich gleich verraten will — mit Leib und Seele. Als der Abend dunkelte, wurde ein Wagen angespannt, der uns und unser Gepäck in die Berge zur Stellung fahren sollte. Es war ein wundervoller Abend. Silberner Mondschein überspielte die Abhänge und Waldungen. Ab und zu fiel ein Schuß von den französischen Posten jenseits des Waldes, der wohl das Knarren der Wagenräder gehört hatte, zu uns herüber. Vor einem verfallenen Hause machte der Wagen halt und lud uns aus. Eine Ordonnanz empfing uns und führte uns durch geheimnisvolle Unterschlüpfe und überdeckte Wege hinauf nach L., zum Standquartier meines Bataillons. Hier empfing uns der Major, ein äußerst liebenswürdiger Bayer, und behielt uns gleich zum Abendessen bei sich. Ganz besonderes Interesse wandte er mir zu, weil er Gefallen daran fand, daß ich mich als Kavallerist freiwillig zur Infanterie gemeldet hatte. Er nennt mich immer nur den „kleinen Doktor", erkundigt sich fast täglich, ob mir meine Mutter auch schon geschrieben hat usw. Die Nacht brachte ich dann in einem der grandios hergestellten Unterstände zu, jenen unterirdischen Bretterhäusern, die gegen Wind und Wetter wie feindliches Feuer vollkommen geschützt sind.

Am nächsten Morgen meldete ich mich bei meinem Hauptmann Nagelsbacher. Laßt Euch sagen, daß dieser Mensch, dem ich erst zwei Tage lang in seine blauen Kinderaugen geschaut habe, der Inbegriff aller Mannestugenden ist. Auf einem hochgewachsenen Körper sitzt ihm ein edles, vollendet schönes Gesicht, glattrasiert, stark an Matkowsky erinnernd. Das ist der Mann, von dem mir seine Bayern erzählten, daß er im ärgsten Kugelregen sich gemütlich seine Pfeife angezündet hat, der in grenzenloser Wut über die Rothosen hergefallen ist. Das ist aber auch der Mann mit dem Kinderherz, der es nicht über sich gewinnt, seinen Leuten die kleinste Bequemlichkeit zu verweigern. Mit hervorragender Intelligenz verbindet sich bei ihm eine feinsinnige Bildung. Die Stellung, die er hier oben hat anlegen lassen und die von eminentem strategischen Wert ist, weil, wenn sie durchbrochen wird, die Franzosen wieder im Elsaß stehen, ist ein Meisterwerk. Sie besteht nicht etwa aus offenen Schützengräben, sondern aus überdeckten Erdwällen, lauter kleinen Sandhäusern, in denen immer zwei Mann Deckung haben. Alles habe ich besichtigt: die fast undurchdringlichen Stacheldrahtverhaue, Läutewerke usw.

Gleich am ersten Tage meines Hierseins bin ich mit auf Patrouille gewesen, bis 10 Meter an den Feind heran. Nur eine kleine Waldlichtung trennte uns von der ersten französischen Schützenlinie. Das war ein Feuerregen! Ein Glück für alle deutschen Mütter, daß die Franzosen so gemein schlecht schießen. Seit den acht Wochen, wo die Bayern hier sind, ist von ihnen trotz des täglichen Schußwechsels nur ein Mann durch eigene Unvorsichtigkeit abgeschossen worden. Gestern hat die Blase mit Gebirgsartillerie in unsere Stellung hineingefunkt. Wir saßen gerade beim Kaffee, als der Spektakel losging. Was ist geschehen? Der Erdboden ist um einige Granatlöcher reicher geworden! Ein Vivat unserer deutschen Befestigungskunst!

Das Schießen gehört bei den Franzosen zum täglichen Leben. Während auf unserer Seite tagelang kein Schuß fällt, weil nur geschossen werden darf, wenn vom Feinde etwas zu sehen ist, funken die Kerle uns ununterbrochen in die Bude. Wir haben ausgerechnet, daß einer vom

Walde her jeden Tag um die nämliche Nachmittagsstunde in die blaue Luft hineinpufft. Er ist von den Bayern allgemein der „Sepp vom Walde" geheißen.

Laitre, 11. 12. 14.

Nun bin ich erst wenige Tage hier oben bei den Bayern, und doch habe ich soviel erlebt und mitgemacht, wie ein alter Krieger. Schleichpatrouillen an den Feind, Beschießungen durch französische Gebirgsartillerie, Nachtgefechte. Und alles gut und heil überstanden. Meine persönliche Stellung im Regiment ist eine fast märchenhafte. Während andere Kriegsfreiwillige sich wie jeder gemeine Soldat abplagen müssen, behandelt man mich hier ganz unverdientermaßen chevaleresk. Wenn ich mich nicht von selbst zu diesem oder jenem Dienst erböte, man ließe mich von jeder Arbeit unbehelligt. Ich rangiere unter den jüngsten Offizieren in dem kleinen Kasino, das der Bataillonsstab unten im Dorfe gegründet hat und wo ein Regensburger Koch uns ausgezeichnet verpflegt. Man zollt mir für jedes kleinste Wagestück reiche Anerkennung, insbesondere mein Hauptmann, zu dem ich eine innige Zuneigung gefaßt habe, läßt keine Gelegenheit außer acht, mich dem inspizierenden Regiments- oder Brigadekommandeur vorzustellen.

Beloal, 30. 12. 14.

Liebste, beste Eltern!

Vom Regimentskommandeur selbst zum Unteroffizier und Ritter des Eisernen Kreuzes für „vorbildliches, tapferes und schneidiges Verhalten" vorgeschlagen. Bin leicht verwundet und liege z. Zt. hinter der Front in B. Näheres folgt. Seid ohne Sorge.

Euer treuer Heinz.

Ein Brief von fremder Feder zeigt, wie stark der Eindruck war, den der junge Kriegsfreiwillige auf seine Vorgesetzten hinterließ, und wie lebenswahr der Inhalt seiner Briefe ist. Wir lassen zum Beweis eins dieser Dokumente folgen:

A., 1. 1. 1915.

Lieber Bettsak!

Leutnant Gropius, der heute hier war, erzählte uns, wie ausgezeichnet Sie sich bewährt haben. Ich gratuliere Ihnen aufs herzlichste. Schöner als alle Anerkennung — das Eiserne Kreuz wird ja sicher nicht ausbleiben — wird Sie ja das Bewußtsein glücklich machen, voll und ganz Ihre Pflicht getan zu haben. — Hoffentlich sind Sie bald wieder wohlauf. Ich würde mich freuen, bald wieder etwas von Ihnen zu hören und bin mit den besten Grüßen Ihr

Sillmann,
Ltn. und Komp.-Führer.

Das war der Auftakt seines Kriegslebens.

Bei der Kavallerie ist ihm zu wenig los. Vermutlich hätte man ihn, den Juden, der aus seiner Abstammung kein Hehl

machte, hier nicht zum Offizier befördert. Sein Tatendrang drängt ihn weiter, er meldet sich freiwillig zur Infanterie und wird zu einem Infanterie-Regiment abkommandiert, wo er bereits im September 1915 Leutnant wird.

Auch hier ist er keiner von denen, welche ein geruhiges Herdenleben der Gefahr vorziehen.

Ein Dokument mag seine militärische Entwicklung beleuchten:

X. Reservekorps. Qu., 16. 1. 1916.
Tagesbefehl.

Zahlreiche Patrouillengänge der X. Landw.-Brigade führten zu erfolgreichen Erkundungen von feindlichen Postierungen und Verteidigungsanlagen.

Besonders wichtig und anerkennenswert waren die Beobachtungen des Hauptm. Zörner und des Ltn. d. Res. Bettsack, Res.-Inf.-Rgt. ..., denen es gelang, genauen Einblick in die französische Vor- und Hauptstellung beiderseits der Straße La Chapelotte—Allencombe und am Westhang der Höhe 542 zu gewinnen.

Ich spreche allen an den Patrouillengängen beteiligten Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften meine Anerkennung aus.

von X.
General der Infanterie.

Im Oktober 1916 wurde endlich seinen mehrfachen Gesuchen um Versetzung zu den Fliegern stattgegeben. Seine Ausbildung als Flugzeugführer erhielt er in Hamburg und Hannover.

Lassen wir den ersten Briefen aus seinem Kriegsleben noch die letzten folgen. Wie als junger Kriegsfreiwilliger, so segelt er auch als Flieger tollkühn und unternehmungslustig in die feindliche Welt hinein.

Nichts gilt ihm die Gefahr, gern setzt er stündlich sein junges, hoffnungsreiches Leben ein.

Toulis, 2. 9. 1917.

... den ersten Feindflug habe ich nun auch, vom Gegner unbehelligt, erledigt. Ich startete gestern mit einem alten Beobachter zum Einschießen der Feldartillerie in unserem Abschnitt. Zu diesem Zweck werden am Abend vorher telephonisch die Ziele, auf welche die Batterien sich einschießen wollen, mitgeteilt. Mit mir startete eine andere Flugzeugbesatzung, die uns zu schützen, d. h. vor überraschenden Angriffen durch französische Kampfeinsitzer (spads) zu bewahren hat. Ich flog die mir ein für allemal zugeteilte Maschine, von neuerem Typ mit 200 PS., die allgemein an der Westfront im Gebrauch ist. In 150 m Höhe verschluckte sich der Motor infolge zu starker Benzinzufuhr; ich flog gleichwohl Laon



Über den Wolken (Hirschfeld)

an, mich in niedriger Höhe (etwa 1500 m) haltend. War der Himmel beim Start nur leicht bewölkt, so hatte sich bald alles zugezogen; wir flogen einer starken Wolkendecke, die bis 500 m herabreichte, entgegen. Ich entschloß mich, darüber zu gehen und hatte in 2500 m Höhe die Wolken unter mir. Dafür war weder von der Schutzmaschine, die über mir fliegen sollte, noch von der Erde etwas zu sehen. Nur ab und zu sah man durch Wolkenlöcher unsere Fesselballons, ein Zeichen, daß wir der Linie zuflogen. Auf einmal macht mein Beobachter im Spiegel 3 ×, d. h.: über uns sind drei deutsche Kampfflugzeuge, ein beruhigendes Gefühl. Wie ich einmal unter mich sehe, nehme ich eine dunkle Linie, vor und hinter der Loch an Loch liegt, wahr: die Front. Dann sieht man rechts einen Kanal, der durch ein Waldstück geht. Ich nehme Gas weg und lasse mir vom Beobachter erklären, ich erfahre, daß wir überm Chemin des Dames sind, wo wir gar nichts zu suchen haben. Da wegen des dicken Nebels die Orientierung schlecht, ein Einschießen undenkbar war, winkt er mich zum Heimflug ein. Wir stoßen durch die Wolken, die Maschine wird von starken Böen erfaßt, und ich habe ordentlich zu arbeiten. Nach 1½ Stunden landen wir glatt im Heimathafen, ohne von der französischen Artillerie, die sonst sehr lebhaft schießt, oder dem Gegner erkannt worden zu sein. Bald darauf erschien auch die Schutzmaschine, die sich ebenfalls „verfranzt" hatte.

7. 9. 17.

... gestern morgen, um 5.30, besser gestern nacht, habe ich einen famosen Infanterieflug mitgemacht. Ich hatte ein anderes Flugzeug der Abteilung bei einem Patrouillenunternehmen der Infanterie zu schützen (bei Vauxaillon, im franz. Bericht vom 6. als gescheitert erwähnt; stimmt nicht ganz). Wir starteten in die Nacht hinein, schraubten uns nur wenig hoch. Mittels einer elektrischen Taschenlampe konnte ich nur die Höhe

vom Höhenmesser ablesen. Schon in 100 m sah man in kurzen Abständen voneinander Gaslaternen, so schien es, in der Luft. Das waren die mit Fallschirmen versehenen französischen Leuchtraketen. Die Front erscheint von oben als eine lange erleuchtete Straße. Dann flogen wir ran, etwa 1000 m hoch, die Maschine stark gedrückt und dabei mit großer Fahrt. Es war ein herrliches Flammenschauspiel. Man sah die feuernden Batterien, auch französischerseits die Einschläge der Geschosse und Minenwerfer. In stetigen Kurven, um nicht von der Erde aus durch die besonderen Abwehrmaschinengewehre getroffen zu werden, sausten wir über die Front. Obwohl wir bis auf 400 und 700 m heruntergingen, blieben wir durch starke Nebelschwaden dem Feinde verdeckt. Durch Blinksignale wurden wir von der Infanterie aus über den Ausgang des Unternehmens, das einige Gefangene einbrachte, verständigt. Wir selbst funkten an die Divisionen das Ergebnis weiter, außerdem hatten wir die ganze Gefechtslage zu überwachen, z. B. gegebenenfalls Sperrfeuer anzufordern und auf feindliche Batterien zu achten. Es war riesig eindrucksvoll. Um 7 Uhr waren wir wieder wohlbehalten im Hafen. Es ist dies mein vierter Feindflug. Im übrigen ist der Himmel stark bewölkt, und das bedeutet tödliche Langeweile. Tagelang beschäftigungslos zu sein, ist im Kriege wirklich entnervend.

Bei Laon, 8. 9. 17.

... Ich habe bis jetzt fünf Feindflüge, darunter einen sehr brenzligen. Wir hatten uns zu Joffre im Nebel verfranzt und wurden eklig unter Flaks genommen. Die Granaten dröhnten einem nur so um die Ohren, und die Schrapnells pfiffen. Durch einige Sturzflüge und Spiralen entwanden wir uns und kamen schweißbedeckt zu Hause an. Vorgestern habe ich einen herrlichen Nachtflug mitgemacht. Ich schützte ein anderes Flugzeug der Abteilung, das einem Patrouillenunternehmen der Infanterie zur Verbindung und Überwachung mitgegeben war. Du kannst dir die Schönheit des Flammenspiels der feuernden Batterien und Minenwerfer, der Leuchtkugeln usw. von oben nicht vorstellen. Wir flogen bis 400 m in rasender Fahrt über die Gräben weg, ohne im Morgennebel von Maschinengewehren oder Flaks beschossen zu werden. Unsere Gegner, die französischen Spads, sind glücklicherweise ziemlich laurig. Wenn ihnen der erste Stoß nicht glückt, hauen sie wieder ab.

Drei Tage später, am 11. September 1917, erlitt Bettsak bei der Rückkehr von einem Erkundungsflug vor Laon einen tödlichen Absturz. Am 23. September fand seine Beisetzung auf dem jüdischen Friedhof der Berliner Gemeinde in Weißensee unter militärischen Ehren statt, zu welcher Feier Kameraden seiner Fliegerabteilung aus dem Felde erschienen, um ihm das letzte Geleite zu geben.

Über den Tod hinaus fanden seine Kameraden und Vorgesetzten noch Worte, die das Bild dieses schlichten, aber äußerst tapferen und wagemutigen Soldaten ins rechte Licht rücken; und so

heißt es in dem Lebewohl, das ihm seine Bekannten zurufen, in den Briefen, die die Eltern erhielten:

... als damaliger Ordonnanzoffizier beim Stabe des Res.-Inf.-Rgt. ... lernte ich Ihren Sohn als einen tapferen, wagemutigen, uns allen ein lieber Kamerad gewordenen Offizier kennen, dem wir alle ein treues Andenken bewahren werden.

Dr. Julian Reis.

... genau so, wie wenn unser Heinz noch heute mit mir plaudert. Menschen, die so ausgeprägte Persönlichkeiten waren und mit denen man so gut Kamerad war, können einem nie ganz genommen werden.

Fliegeroberleutnant Hans Bergner.

... ich lernte Ihren Sohn in Hannover auf der Flieger-Erſ.-Abtlg. kennen und machte mit ihm zusammen, kurz vor Ostern, jenen so glänzend verlaufenen Überlandflug von Hannover über den Harz und Berlin nach Hannover zurück, bei welcher Gelegenheit er Sie ja auch besuchte. Schon vorher, aber besonders bei diesem Fluge, bei dem wir ja vollständig aufeinander angewiesen waren, lernte ich Kamerad Bettsak schätzen, so daß gerade dieser Flug zu meinen schönsten Erinnerungen gehört. Stets lustig und fidel, sorgte er dafür, daß alle sich wohlfühlten.

Fliegerleutnant Ernst Reinholdt.



Ltn. Weil †

... wenn Ihr Sohn auch nur kurze Zeit der Abteilung angehören durfte, so hat er doch durch Pflichttreue und entschlossenes Einsetzen seiner Person sich die Achtung und Anerkennung seiner Vorgesetzten, durch sein liebenswürdiges Wesen die Zuneigung seiner Kameraden erworben. Die Abteilung wird sein Andenken in hohen Ehren halten.

Vielleicht lindert es Ihren Schmerz etwas, zu hören, daß Ihr Sohn in treuer Pflichterfüllung für Kaiser und Reich vor dem Feinde gefallen ist und daß sein Ende kurz und schmerzlos war.

von Wehrmann,
Hauptmann und Abteilungs-Führer.

Zweieinhalb Monate vor dem Tode richtete der Leutn. d. R. Weil ein Ansuchen an die vorgesetzte Behörde, nicht aber um Entlassung in die Heimat, nicht um Rückversetzung in die hinterste Etappe. Weil will zu einem Kampfgeschwader.

Das Schreiben lautete:

Schutzstaffel 13
Ltn. d. R. Weil.

An
den Herrn Staffelführer
Hochwohlgeboren.

Betreff:
Bitte um Versetzung zu einem Kampfgeschwader.

10. 5. 1917.

Euer Hochwohlgeboren bitte ich, höheren Orts meine Versetzung zu einem Kampfgeschwader erwirken zu wollen, da ich bei der Staffel überzählig bin. Ich bin seit 12. 3. 15 Offizier und nahm vom 1. 9. 16 bis 15. 10. 16 mit Erfolg an der Ausbildung zum Flugzeugbeobachter bei der Kgl. bayer. Flieger-Ersatz-Abteilung Schleißheim teil. Im Anschluß an den Ausbildungskursus war ich bei der Schutzstaffel München, bis ich am 13. 11. 16 vom K. Generalkommando I. b. A. K. wegen Offiziersmangels telegraphisch angefordert wurde. Vom 14. 11. 16 bis 27. 1. 17 war ich beim 12. bayer. Inf.-Rgt. als Ordonnanzoffizier und Komp.-Führer verwendet. Am 27. 1. 17 wurde ich zur Fia Schleißheim, am 1. 2. 17 zum Armee-Flugpark 2 versetzt. Am 19. 2. 17 erfolgte von hier aus meine Kommandierung zur bayer. Flieger-Abtlg. A. 287 zur Vertretung eines zu einem F. T.-Kursus kommandierten Offiziers. Nach Rückkehr des betreffenden Offiziers sollte ich



Aufbahrung der Leiche des Ltn. Weil

zum Park 2 zurückkehren. Um einen längeren Aufenthalt bei einem Park zu vermeiden, meldete ich mich freiwillig zur Schutzstaffel 13 und war hier seit 27. 3. 17.

Bis jetzt habe ich 22 Kriegsflüge (darunter 2 Bombenflüge, 2 Luftkämpfe und 1 Nachtflug) ausgeführt und hoffe, bei einem Kampfgeschwader meine bisher gesammelten Erfahrungen verwenden zu können. — Sollte indessen meine Verwendung bei einer A-Abteilung in Aussicht genommen sein, so bitte ich ganz gehorsamst, zu einem Sonderkursus für Artilleriebeobachter kommandiert zu werden, da ich an einem solchen noch nicht teilgenommen habe.

Weil, Leutnant d. R.

Der Führer seiner Fliegerabteilung widmet Weil am Samstag, 4. August 1917, einen Nachruf im „Schwäbischen Merkur" (Nr. 361):

„Mit Leutnant Weil verliert die Truppe einen schon früher als besonders tapfer bewährten Offizier..."

und seinen Brief an die Eltern beschließt er:

Damit erlischt äußerlich jeder Zusammenhang zwischen uns und ihm, wenn sein Sarg im Innern des Wagens verschwindet. Äußerlich! Im Herzen trauern wir alle noch lange um ihn, der zu kurz unser war, des wir allezeit als eines Mustersoldaten und lieben Freundes gedenken werden. Auch wir tragen Leid um ihn. Was will aber unser, selbst unser aufrichtigster Schmerz vor den Empfindungen der Eltern, die in ihm den einzigen Sohn verloren, besagen. Täglich schrieb er Ihnen, er war Ihr und Ihrer leidenden Frau Gemahlin Hoffnung und Stolz — und dies wie mit Recht! — Das Schicksal hatte in allen Kriegsfährnissen bisher ihn wohl behütet — und nun tritt doch das Harte ein.

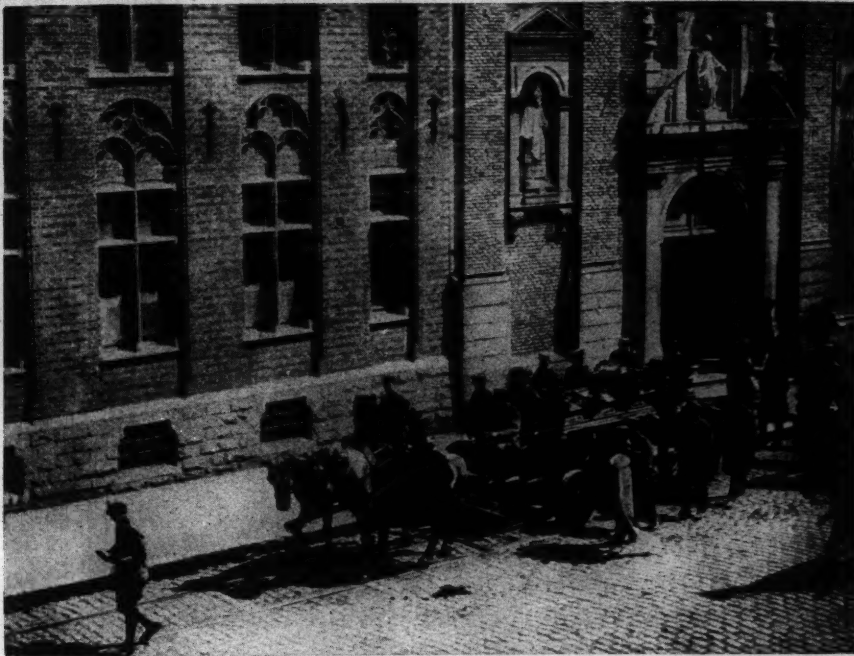
Stumm wird alle Teilnahme vor solch jähem Leid. Daß wir mitfühlen, Ihren Schmerz zu ahnen fühlen: das darf ich Ihnen versichern, — was will das aber vor Ihrem Weh bedeuten! Bitte, lesen Sie drum all unser inniges Mitempfinden aus meinen Worten, die ich für meine Herren schrieb. Gott schütze Sie im Schmerze! Sie und Ihre Frau Gemahlin und alle, die ihm daheim nahe standen.

In vollkommenster Hochachtung bin ich

Ihr sehr ergebener

Frhr. von Biedermann.
(Flieger-Abtlg. A. 213.)

Eine Reihe seiner früheren Vorgesetzten haben den Eltern, die ihm bald ins Grab nachfolgten, ähnliche Worte des Beileides



Überführung des Ltn. Weil



Die Ehrenkompagnie bei der Überführung der Leiche des Ltn. Weil

gewidmet*). Aber wie eine Ironie klingt uns heute der hoffnungsvolle Gruß, den ihm mit den Worten des Dichters der Rabbiner Dr. Straßburger ins Grab nachsandte:

„Bruder im Leben, lebendiger Bruder, hörst Du mich?
Schreibe: wenn in würgender Schlacht ein Bruder fällt,
Geht uns sein Teil verloren, bleibt doch sein Werk in der Welt.
Schreibe: Jeder gefallene Bruder wirbt
Neue Hände, auf daß sein verlassenes Werk nicht stirbt.
Darum ist des toten Bruders letztes Gebot:
Haltet das Werk am Leben, dann ist kein Geopferter tot ...“

Schauspieler, Schullehrer, Fabrikanten, Kaufleute und Handlungsgehilfen sind diese jüdischen Flieger. Der letzte, den wir erwähnen wollen, war ein Künstler, nicht nur ein Lebenskünstler.

Am 8. August 1916 ist Benno Berneis gefallen. Eine Hoffnung, sagt Glaser von ihm im Gedenkwort zur Ausstellung seiner Werke bei Cassirer (10. 3. bis 10. 4. 1917), ging mit ihm zu Grabe. Aus dem, was von ihm blieb, aus dem Werke, das er hinterließ, klingt die große Frage an eine Zukunft, die für immer ausgelöscht wurde. Glaser empfindet Berneis nicht als einen jener früh Vollendeten, deren Kunst wie ein schöner Frühlingstraum erscheint.

„Da Berneis fiel, entsank der Pinsel einer Hand, die noch nicht jede Fertigkeit erlangt hatte, verstummte ein Geist, der noch auf der Suche war nach einer endgültigen Form, einer zureichenden Realisierung seiner künstlerischen Vision. Berneis war nicht der Fanatiker eines Stiles. Er sah viele Wege, die zu dem führen, was die Menschen Kunst nennen. Zuviele vielleicht, da er selbst einen von ihnen zu wählen hatte, da er Künstler war und nur einen gehen durfte, wollte er ans Ziel gelangen. So verbrachte er länger als andere in sorglosem Schlendern, in unbedenklichem Vertrauen auf ein Talent, das früh sich bekundete.“

Als Berneis neunzehnjährig im Jahre 1902 nach München kam, dachte er kaum schon an andere Aufgaben, als an ein munteres und leichtes Ausleben seiner natürlichen Begabung. Er begann zu porträtieren, in der genialischen Manier und dem

---

*) Der Oberst und Kommandeur beim 12. Inf.-Rgt. (vermutlich bayer.) schrieb zum Beispiel unter dem 12. 8. 17:

„... Nun ist er hinaufgestiegen und gefallen; doch höher noch, als er gestiegen, haben wir ihn in unserem Geiste und Andenken gehoben. Leutnant Weil wird für uns Alte und Junge ein soldatisches Vorbild bleiben, das nimmer überboten werden kann ...“

trüben Atelierston, der pastosen Farbigkeit, die damals der zeitgenössische Jargon Neumünchener Malerei war. Dann kam er nach Berlin. Die andere Atmosphäre nahm ihn auf. Er bewunderte Liebermann, lernte von Corinth und von Slevogt. Er verzichtete auf die malerischen Reize der Palette und auf die spielerischen Einfälle einer jugendlichen Gestaltenfülle. Und nun trifft das zu, was Paul Westheim am 12. August 1916 in der „Frankfurter Zeitung" dem jungen Künstler nachruft:

„Flottheit, Forschheit war das Wesen seiner Malerei. Seine Farbe zäher, schwerer und auch im Ton voller, als es gemeinhin bei diesem Impressionismus beliebt war, nimmt ein eigentümliches Glühen an, das seinen Jagd- und Sportstücken eine besondere Brillanz gab. Kommt hinzu, daß er bei diesem Lieblingsthema des Impressionismus, den über den grünen Rasen jagenden Gäulen, nie aus der Begeisterung herauskam. Immer wieder packt ihn die Verblüffung, und da es seine Art ist, aus einem Stimmungsrausch heraus zu produzieren, kommt es bei diesen Stücken häufig zu einer nicht geringen Verblüffung des Betrachters. Zugegeben, daß er niemals diese schlemmrige Stillebenschönheit erreichte, welche die Slevogtsche Trabrennbahn zu einem Juwel impressionistischer Malerei macht; aber seine Sportstücke kann man sehr wohl neben Slevogt sehen."

Glaser hebt den Ernst hervor, mit dem Berneis an die Bewältigung der Natur heranging. Ihm, der die Menschen liebte,



Überführung der Leiche des Ltn. Weil

schreibt Glaser weiter, und verstand wie selten einer, wurde das Porträt zur selbstverständlichen Aufgabe. Er wollte nicht Gesichter malen, sondern Wesen von individuellem Gepräge. Er ging den Menschen nach und suchte seine Modelle im täglichen Verkehr, in den Kreisen der Schauspieler und Literaten, denen er sich angeschlossen hatte. Und er besaß als Maler die Gabe, einen Charakter zu treffen, eine lebendige Geste zu finden, den ausdruckgebenden Charakter zu erfassen. So war Berneis Porträtmaler nicht aus Beruf, sondern aus Passion, und er war Pferdemaler, weil seine andere Liebe diesem Tiere galt.

Berneis hatte allmählich in seinem Pallenbergbild den Weg gefunden, das Wesentliche zu erfassen und auf Pose und Pointierung wie auf die körperliche Struktur der Farbe zu verzichten. Er suchte sich frei zu machen von dem Einfluß der Lehrhaften, von den Eindrücken des Konstruktiven über die Aktmalerei des Konventionellen und dem Schematischen neuer gedachter Richtungen den Weg zu eigenem Erlebnis, eigenem Schauen, eigenem Empfinden und Nachfühlen zu nehmen.

Die Lehr- und Wanderjahre Benno Berneis' waren zu Ende. Bei dem Rückblick auf die Etappen, an denen er geweilt, drängt sich das Gefühl in den Vordergrund, daß nun die letzte Probe kommen sollte, daß der Künstler zeigen sollte, ob ihm die Flügel gewachsen waren zum Höhenflug.

Das Schicksal hat es in des Wortes reinster Bedeutung gewollt. Der August 1914 sah Berneis im Felde, zuerst als tollkühnen Reiter, wie er ja das Reiten so liebte, daß er Wirklichkeit und Kunst zu verschmelzen trachtete. Dann als Flieger, in der Kunst, die schon Leonardo da Vinci so angezogen hatte. Er lernte in Wirklichkeit kennen, sagt sein Biograph Glaser, was ihn als künstlerisches Problem in den letzten Jahren so viel beschäftigt hatte, das freie Schweben in den Lüften. Ein Sturz aus den Höhen setzte seinem Leben ein Ende.

„Am Vormittag des 8. August 1916 stand ich in schwerem Kampf mit drei französischen Jagdflugzeugen," schreibt der Oberleutnant Student, Führer der Armee-Fokkerstaffel Armee-Oberkommando 111, „als Ihr Sohn plötzlich zu Hilfe herbeieilte.

Auf seinem Fokker griff er 10,20 vormittags einen Franzosen an und trieb ihn zur Front zurück, da überraschte ihn ein zweiter von hinten und schoß mit Brandgeschossen auf ihn; eins von diesen traf sein Flugzeug,

welches sofort in Flammen aufging und abstürzte. Da aber das Geschoß den Schwanz des Flugzeuges traf und die Flamme bei dem starken Luftzug nur allmählich nach vorne weiterfressen konnte, hat Ihr Sohn nur ganz geringe Brandwunden erlitten.

Etwa 50 Meter über dem Erdboden ist er dann aus dem Flugzeug gesprungen und hat dabei infolge Schädelbruches einen sofortigen Tod gefunden.

Ich konnte nicht mehr rechtzeitig zu Hilfe eilen, da ich selbst mit einem anderen Gegner kämpfte. Nun schüttelte ich aber diesen ab und habe nach kurzem Kampf dann den Gegner Ihres Sohnes, diesen elenden Kerl, der mit Brandgeschossen kämpfte, zusammengeschossen. Die Vergeltung ist dann nicht ausgeblieben.

Am Schauplatz des Kampfes, direkt nördlich des viel genannten Ortes St. Saupcet, werde ich Ihrem Sohne einen Denkstein setzen ..."

Eine Reihe von Briefen seiner Vorgesetzten, seiner Kameraden und seiner Untergebenen, darunter ein rührender Brief seines Burschen, bringen das zum Ausdruck mit Betonung des Militärischen, was Paul Westheim also stilisiert hat:

„Seine Freunde — und eigentlich waren das alle, die ihm nahekamen — verlieren in ihm mehr als den Maler, der viel, so oder so, hätte erfüllen können. Er war einer der liebenswürdigsten Menschen, voll einer inneren Heiterkeit und von einer vornehmen Gelassenheit in allen Dingen. Mit allem Menschlichen hatte er ein seltenes Mitfühlen, und alles Große und Schöne konnte ihn, der im Gemüt eine Jugendlichkeit ohnegleichen mitbrachte, wie wenige entflammen. Allen guten Gesellen ein wackerer Kumpan, war er zu allem zu haben, was dem Leben Farbe zu geben vermochte. Auch den Malern, die vor dem Krieg in die Seltsamkeiten der Berliner Kunsthändel, um die er sich sonst nicht kümmerte, verstrickt waren, ist er immer ein treuer Genosse gewesen. Er liebte es nicht, außerhalb seiner Atelierwände vom Metier zu reden; alles, was urwüchsig war, ringsum in der Welt, interessierte ihn mehr. Freimütig, unbefangen und geradezu, wie Gaul ihn modelliert hat, lebte er das Leben eines ritterlichen Geistes, der im Kleinen viel großen Sinn und Edelmut erweisen konnte.

Spontan begeisterungsfähig wie in allem ist er gleich nach der Mobilmachung auch hinausgestürmt, ein Draufgänger, der nun auch nicht zurückkehren soll in den Kreis seiner Genossen."

* *
*

Perikles sagte im Jahre 439 v. Chr. in seiner Leichenrede für die jungen Männer, die im Kriege gegen Samos fielen: „Dem Jahre ist der Frühling geraubt worden.“ Auch den jüdischen Familien Deutschlands sind viele Hoffnungen genommen. Die Tatsächlichkeit jüdischen Heldenmutes — auch im Dienste der Fliegerwaffe — bestreiten zu wollen, heißt ihr Andenken und ihr Grab besudeln. Und wenn in der Geschichte dieses Krieges, die doch nur auf die Berichte der deutschen Heeresleitung zurückgreifen wird, einmal die Frage darnach gestellt wird, welche von den deutschen Stämmen in dem furchtbaren Ringen sich hervortaten, dann wird man mit Recht auf die Meldungen hinweisen, in denen es heißt, daß alle Stämme gleichmäßig Gut und Blut fürs Vaterland geopfert haben. Oftmals griff der Heeresbericht die vorzügliche Haltung einzelner Teile heraus, unterstrich ihren Anteil und schrieb so die Geschichte der einzelnen Stämme. Wie aber während des langen Kampfes Vermischungen eingetreten sind, daß in rheinischen Regimentern Märker, Friesen und Ostpreußen ein erhebliches Kontingent darstellten, wie letzten Endes kein Chronist restlos die geleistete Arbeit auf die einzelnen Teile zurückführen kann, so kann auch die Bedeutung der jüdischen Beihilfe nicht herausgeschält werden. Schulter an Schulter haben sie mitgekämpft, und die Taten Ungezählter werden vergessen und namenlos bleiben. Die Erinnerung an einzelne aber soll festgehalten werden. Wie die Geschichte der drei Ringe bei Lessing sich dagegen auflehnt, daß sich eine Gemeinschaft überhebt, allein im Besitz der Wahrheit zu sein, so sind auch die Bilder einzelner jüdischer Kameraden Zeichen dafür, daß auch in deren Reihen Mannesmut und Hingabe für das große Ganze bestanden hat.

Man kann zum Kriege jedwede Stellung einnehmen; die Tatsache, daß junge Juden als moderne Dädalus und Ikarus ihre Leben einsetzten — das beweist die Trefflichkeit und Lebensfähigkeit einer Rasse, die sich im Kampf ums Dasein durch Jahrtausende erhielt. —

Erschüttert lesen wir den Schwanengesang unseres Dichters Hugo Zuckermann, des Verfassers des bekannten österreichischen Reiterliedes, der nach schwerer Verwundung auf seinem Totenbette seine Makkabäergedanken in die wunderbaren Worte kleidete:

„Heute darf ich den Genossen
Makkabäerlieder singen,
Weil ich selbst ein Schwert getragen
Und mein rotes Blut vergossen...“

Hunderttausende hatten Zuckermanns Lied gelesen und gesungen, jenes Lied, dessen erste Strophe anfängt:

Drüben am Waldesrand
Hocken zwei Dohlen —
Fall' ich am Donaustrand
Sterb' ich in Polen?
Was liegt daran?
Eh sie meine Seele holen,
Kämpf' ich als Reitersmann...

Und dann kam es wirklich, wie der Dichter vorhergesehen:

Ein schlichtes Kreuz
Zwischen zwei Ackerfeldern.
Bald schneit's
Und deckt die letzte Spur
Von einem, der zur Fahne schwur
Und seinen Schwur gehalten.
Der Regen wischt den Namen ab.
Verloren und vergessen,
Soldatengrab, Soldatengrab,
Das keine Tränen nässen.

Aber über die traurige Resignation des tödlich Verwundeten erklingt in einem Lied der Gedanke nicht nur an das Vergehen, sondern auch an das Werden. Das Gedicht Goldfelds heißt:

An einen vermißten Freund!

Dein ist kein Grab, kein Kreuz... du bist vermißt,
Ob du im dunklen Dickicht wo erlegen bist,
Ob du im Sumpf versankst in stiller Nacht,
Ob dich Kosaken langsam umgebracht.

Und wo es war und wie, und wann — warum?
Ich weiß es nicht, der Tod im Wald blieb stumm.
Du bist ein Schädel nun, den Regen bleicht,
Um den im Busch das Wiesel flüchtig streicht.

Nun bist du Land, das einst der Ackrer pflügt,
Du bist das Korn, das einst den Wald besiegt.
Du bist das Brot, das einst der Landmann ißt,
Du bist die Kraft, wenn wieder Friede ist.

Und noch ein anderer jüdischer Dichter hat in seinem Nachlaß ein Poem zurückgelassen, das ergreifend schlicht alles das in wenige Worte zusammenfaßt. Es ist das letzte Lied des jungen zwanzigjährigen Zionisten Ludwig Franz Meyer aus Gnesen, der um dieselbe Zeit im Frühjahr 1915, wie J. Saul, Walter Heymann und Hugo Zuckermann, vor Sochaczew tödlich verwundet wird und wenige Tage später stirbt. Aber sein Bekenntnis, die Synthese weichherzigen Judenschmerzes und kraftvollen Judenstolzes, lebt und spricht für uns, zu uns und in uns:

„Ich weinte lange, eh' ich Lieder sang.
Dann aber legten sich die weißen Tränen,
Und über mich kam kraftbeschwingtes Sehnen
Und gab mir weicher Worte schönen Klang,
Ich weinte lange, eh' ich Lieder sang....
Doch nicht zu singen nur bin ich auf Erden,
Nicht um zu singen, weckt' ich meine Brüder —
Das ist mein Ziel, daß alle meine Lieder
Zu großen kraftbeschwingten Taten werden,
Denn nicht zu singen nur bin ich auf Erden..."

*

Beim roten Halbmond von Tripolis

Schaffsteins grüne Bände, Köln 1913

(Erlebnisse von einer Fahrt
zum tripolitanischen Kriegsschauplatz 1911-1912)

*

Das Weib

Ein Frauen- und Mutterbuch

11. Tausend. Strecker & Schröder, Stuttgart

*

Das Sterile Berlin

Eine volkswirtschaftliche Studie
Berlin 1913

Das Archiv für Rassen- und Gesellschafts-Biologie:

Der Titel des Buches erschöpft keineswegs seinen Inhalt. Das Geburtenproblem Berlins steht zwar im Vordergrunde, doch finden sich große Kapitel, deren Bedeutung viel weitreichender und allgemeiner ist und eingehende Beachtung verdient. So bietet das erste Kapitel interessante und dankenswerte Zusammenstellungen über die Geburtenbeschränkung im Altertum und bei den Naturvölkern. Das zweite Kapitel berichtet über „die Geburtenbewegung im Mittelalter und in neuerer Zeit" usw. Das vierte Kapitel kommt dann zum eigentlichen Thema der Ueberschrift; es bespricht die Geburtenbewegung in Berlin. Es bringt sehr wertvolle Zahlen, welche das Buch Theilhabers jedem, der auf diesem Gebiet arbeitet, unentbehrlich machen . . .

Auch die weitere Analyse Theilhabers ist scharfsinnig und wichtig . . .

Theilhaber gibt auch einen Ausblick auf das Ausland. In Brüssel, Paris und Charlottenburg muß das Aussterben der heutigen Familien in spätestens drei Generationen beendet sein . . . Ich bin im Kernpunkt durchaus seiner Meinung: Nur eingreifende wirtschaftlich-soziale Reformen können helfen, nicht aber Moralpredigten, Appell an den Patriotismus, Verbot der Prohibitionsmittel und ähnliche Kleinigkeiten . . . Sein scharfsinniges und inhaltsreiches Buch kann ich nur warm empfehlen.

*

Die Geisteswissenschaften:

Theilhabers Schrift ist das beste Werk zu dem brennenden Problem des Geburtenrückganges, das ich kenne, ein Buch, das weit mehr bietet, als der Titel vermuten läßt.